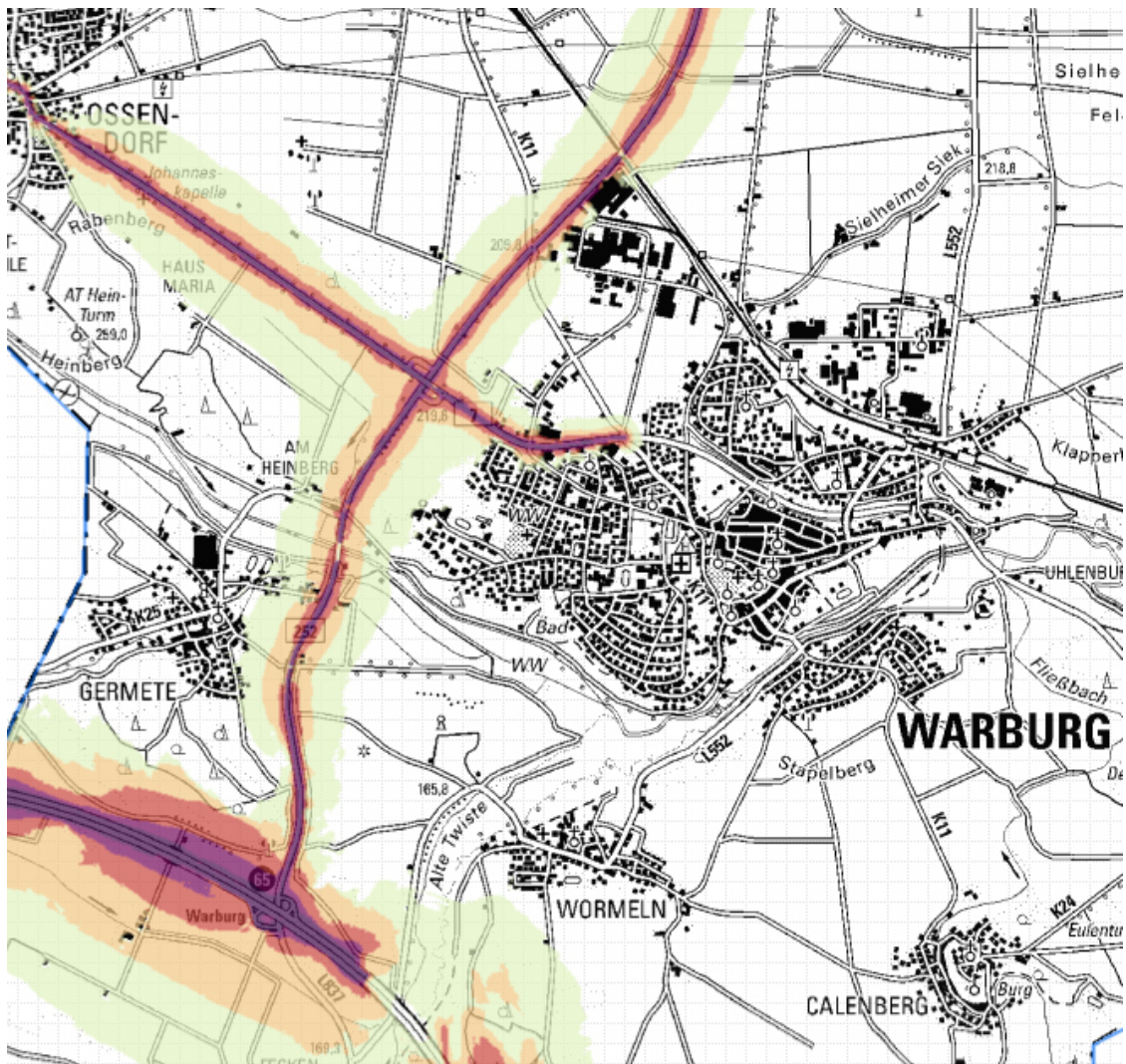


# Lärmaktionsplan der 4. Stufe

## DER HANSESTADT WARBURG



***Lesehinweis:***

Sehr geehrte Leser\*innen, im Interesse der Lesbarkeit ist auf geschlechtsbezogene Formulierungen verzichtet worden. Selbstverständlich gelten sämtliche Personenbezeichnungen für alle Geschlechter gleichermaßen.

Sofern nicht anders angegeben, handelt es sich bei den verwendeten Fotos um eigene Aufnahmen und bei den verwendeten Abbildungen und Grafiken um eigene Darstellungen.

# Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines .....	1
1.1.	Zuständige Behörde .....	1
1.1.	Ansprechpartner .....	1
1.2.	Beschreibung der Gemeinde.....	1
1.3.	Verkehrsinfrastrukturen im Stadtgebieten .....	2
1.4.	Rechtlicher Rahmen .....	3
1.5.	Geltende Grenzwerte.....	3
2.	Bewertung der Ist-Situation in Warburg.....	5
2.1.	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung der 4. Stufe.....	5
2.2.	Lärmeinwirkung auf die Bevölkerung .....	7
2.3.	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen.....	8
3.	Maßnahmenplanung.....	9
3.1.	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	9
3.2.	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung.....	11
4.	Beteiligung von Öffentlichkeit & Trägern öffentlicher Belange .....	21
4.1.	Öffentlichkeitsarbeit und Informationen auf Stadtwebsite.....	21
4.2.	Erste Öffentlichkeitsbeteiligung.....	21
4.3.	Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung .....	23
5.	Kosten & Evaluation .....	25
6.	Inkrafttreten des Lärmaktionsplans .....	27
7.	Anhang: Rückmeldungen Träger öffentlicher Belange .....	29
7.1.	DB InfraGO AG: Schreiben vom 22.04.2024.....	29
7.2.	Landesbetrieb Straßenbau NRW: Schreiben vom 25.04.2024.....	31
7.3.	Autobahn GmbH: Schreiben vom 13.05.2024 .....	35



# 1. Allgemeines

## 1.1. Zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde: Hansestadt Warburg

Regionalschlüssel/Gemeindekennziffer: 05762036

FB II – Planen und Bauen

Bahnhofstr. 28

34414 Warburg

Internetadresse: [www.warburg.de](http://www.warburg.de)

## 1.1. Ansprechpartner

Jan Kolditz

Adresse: Bahnhofstraße 28

Telefon: 05641 92-1201

E-Mail: [j.kolditz@warburg.de](mailto:j.kolditz@warburg.de)

Stefanie Hüser

[s.hueser@warburg.de](mailto:s.hueser@warburg.de)

Tel.: 05641 92-1301

## 1.2. Beschreibung der Gemeinde

Warburg liegt in der östlichen Grenzregion des Landes Nordrhein-Westfalen, etwa 27 Kilometer südwestlich des Dreiländerecks Hessen–Niedersachsen–Nordrhein-Westfalen. Zudem gehört Warburg zur Region Ostwestfalen-Lippe, dem Regierungsbezirk Detmold sowie zum Kreis Höxter.

Das Gebiet der Stadt erstreckt sich auf einer Fläche von 168,71 km<sup>2</sup>. In Nord-Süd-Richtung dehnt sich das Stadtgebiet 12,4 km und in West-Ost-Richtung 25,4 km aus.

Naturräumlich liegt Warburg im Süden der ländlich geprägten Warburger Börde, einer fruchtbaren Niederung mit Lössboden und geringen Baumbeständen. Die Börde wird überwiegend

landwirtschaftlich genutzt. Im Vergleich zum nordrhein-westfälischen Landesdurchschnitt von 49,4 % liegt die Landwirtschaftsfläche in Warburg bei fast 60 %, während die Siedlungsfläche mit 11,7 % etwas unter der Hälfte (22,1 %) des Landesdurchschnitts von 22,1 % liegt.

Die nächstgelegenen Oberzentren sind Paderborn (nordwestlich: Distanz 27 Kilometer) und Kassel (südöstlich: Distanz 35 Kilometer).

Im Westen berühren die waldreichen Ausläufer des Eggegebirges das Stadtgebiet. Warburg verfügt daher über einen der größten kommunalen Waldbesitze in NRW. Eine Übersicht über die Flächennutzungen im Stadtgebiet Warburg gibt folgende Tabelle:

<b>Flächennutzungen im Stadtgebiet Warburg</b>					
<b>Fläche nach Nutzungsart</b>	<b>Landwirtschaftsfläche</b>	<b>Waldfläche</b>	<b>Siedlungs- und Verkehrsfläche</b>	<b>Wasserfläche</b>	<b>Sonstige Nutzung</b>
<b>Fläche in ha</b>	9.739	4.907	1.970	157	98
<b>Anteil an Gesamtfläche</b>	57,7 %	29,1 %	11,7 %	0,9 %	0,6 %

### 1.3. Verkehrsinfrastrukturen im Stadtgebieten

Durch das Stadtgebiet führt die zweigleisige elektrifizierte Haupteisenbahnstrecke Hamm – Kassel, auf der im Durchschnitt 200 Personen- & Güterzüge täglich verkehren. Die Bahnverbindung ist nicht nur Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung in Ost-West-Richtung, sondern fungiert auch als Alternativstrecke für den Nord-Süd-Verkehr von den norddeutschen Seehäfen nach Süddeutschland. Daraus resultiert eine überdurchschnittlich hohe Frequentierung durch Güterzüge. Der Bahnhof Warburg (Westfalen) ist der einzige Zugangspunkt zum Schienenpersonenverkehr im Stadtgebiet.

Die eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenstrecke Warburg – Hagen zweigt im Bahnhof Warburg von der Hauptstrecke Hamm – Kassel ab und bindet den Bahnhaltepunkt Scherfedde an. Da diese Bahnstrecke fast ausschließlich von dieselbetriebenen Personentriebwagen befahren wird, ist sie für die Untersuchungen im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht weiter von Belang.

Die für den europäischen und nationalen Straßenverkehr wichtige Bundesautobahn A44 Kassel – Dortmund führt durch das südliche Stadtgebiet. Die Anschlussstellen Warburg und Marsberg liegen im Stadtgebiet und stellen eine Verknüpfung zum Bundesstraßennetz dar.

Im Bundesstraßennetz hat die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B252 (Ostwestfalenstraße) eine wichtige Bedeutung als Anbindung des Kreises Höxter an die A44. Von dieser zweigt im nördlichen

Stadtgebiet die B241 in Richtung Beverungen ab. Östlich der Kernstadt Warburgs kreuzt die Ostwestfalenstraße die B7 (auch bekannt als Holländische Straße) welche das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung durchquert. Von dieser zweigt in Scherfede die B68 in Richtung Paderborn ab.

Darüber hinaus existiert in Warburg ein dichtes Netz an Landes-, Kreis- & Gemeindestraßen mit überörtlicher Bedeutung.

#### 1.4. Rechtlicher Rahmen

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG1 dient dazu, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Die Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz in Landesrecht übertragen worden.

Zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht vor, dass Kommunen alle 5 Jahre Lärmaktionspläne zu erstellen haben.

#### 1.5. Geltende Grenzwerte

Die derzeit gültigen Grenzwerte sind in den unter 1.5. aufgeführten Gesetzen und Richtlinien definiert.

Das Landesamt für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) hat die für verschiedene Gebietsarten geltenden Grenzwerte für Tag und Nacht wie folgt zusammengefasst:

Immissions-Grenzwerte in dB(A) für Tag / Nacht					
Gebietsart	Straße & Schiene	Flugverkehr	Industrie & Gewerbe	Sportanlagen	Freizeitanlagen
Urbane Gebiete	64 / 54	60 / 55	63 / 55	63 / 45	60 / 45
Dorf-/ Kern-/ Mischgebiete	64 / 54	60 / 55	60 / 45	60 / 45	60 / 45
Allg. Wohngebiete & Kleinsiedlungen	59 / 49	60 / 55	55 / 40	55 / 40	55 / 40
Reine Wohngebiete	59 / 49	60 / 55	50 / 35	50 / 35	50 / 35
Kurgebiete	57 / 47	60 / 55	45 / 35	45 / 35	45 / 35

Im Allgemeinen sind bei Mittelungspegeln innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese Bedingungen werden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen.

Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Um die Gesundheit zu schützen, sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden.



## 2. Bewertung der Ist-Situation in Warburg

### 2.1. Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung der 4. Stufe

Das Landesamt für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) entscheidet anhand von Verkehrszählungen darüber, welche Verkehrswege des Bundes und des Landes einer Lärmkartierung zugeführt werden.

Für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen ab einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr wird auf Grundlage von digitalen Oberflächenmodellen unter Berücksichtigung von Informationen zu Gebäuden, Baumhöhen und ähnlichem die Ausbreitung des Lärms in die Fläche berechnet.

Die Lärmkarten für NRW werden im Abstand von 5 Jahren aktualisiert und auf folgender Website veröffentlicht:

<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

Im Stadtgebiet Warburg wurden folgende Straßen in Abschnitten mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr von der Lärmkartierung der 4. Runde (Stand 2022) erfasst:

Straßen (> 3 Millionen Kfz/Jahr) im Stadtgebiet Warburg				
Abkürzung	Verkehrskategorie	Zuständigkeit	Abschnitt	Länge
<b>A 44</b>	Bundesautobahn	Autobahn GmbH	Blankenrode – Anschlussstelle Marsberg	4.200 m
<b>A 44</b>	Bundesautobahn	Autobahn GmbH	Stadtgrenze Diemelstadt – Weldaer Wald	4.800 m
<b>B 7</b>	Bundesstraße	Straßen NRW	Scherfede Kasseler Tor – Warburg Papeheimer Str.	9.100 m
<b>B 252</b>	Bundesstraße	Straßen NRW	A 44 Anschlussstelle Warburg - Hohenwepel	8.000 m

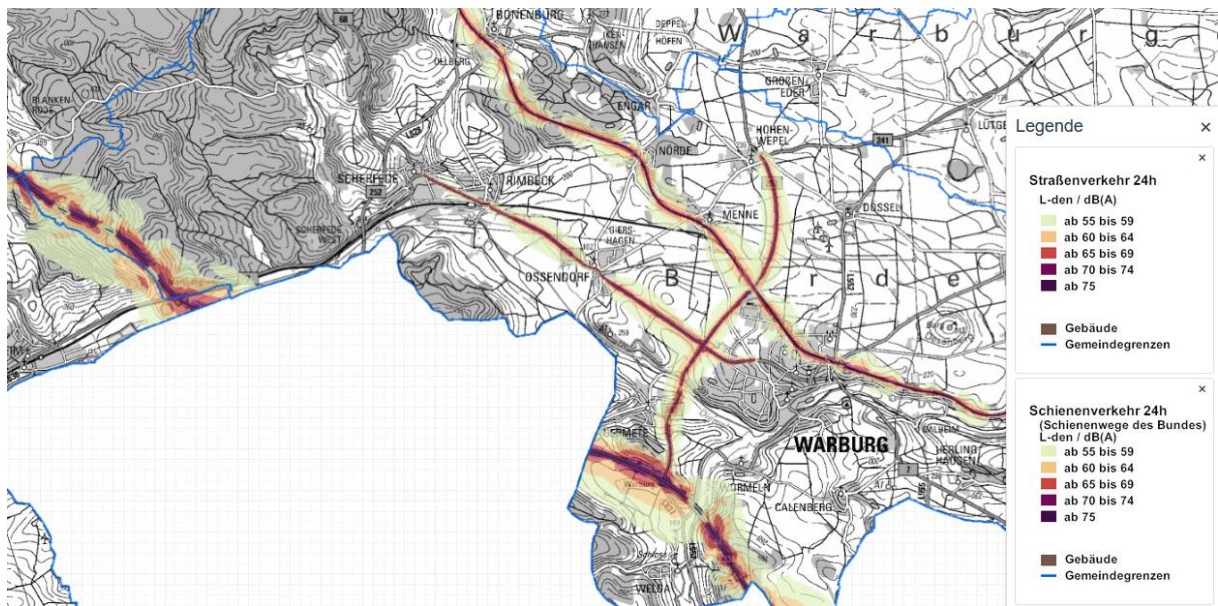
Für die Eisenbahnstrecken des Bundes führt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierungen durch und erstellt auf deren Grundlage eigene Lärmaktionspläne. Die Hansestadt Warburg berücksichtigt die Immissionen der Haupteisenbahnstrecke Hamm – Kassel auf rein freiwilliger Basis in ihrer Lärmaktionsplanung. Das Eisenbahnbundesamt stellt seine Daten zum Thema Schienenlärm unter folgendem Link zur Verfügung:

[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/laerm\\_an\\_schienenwegen\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html)

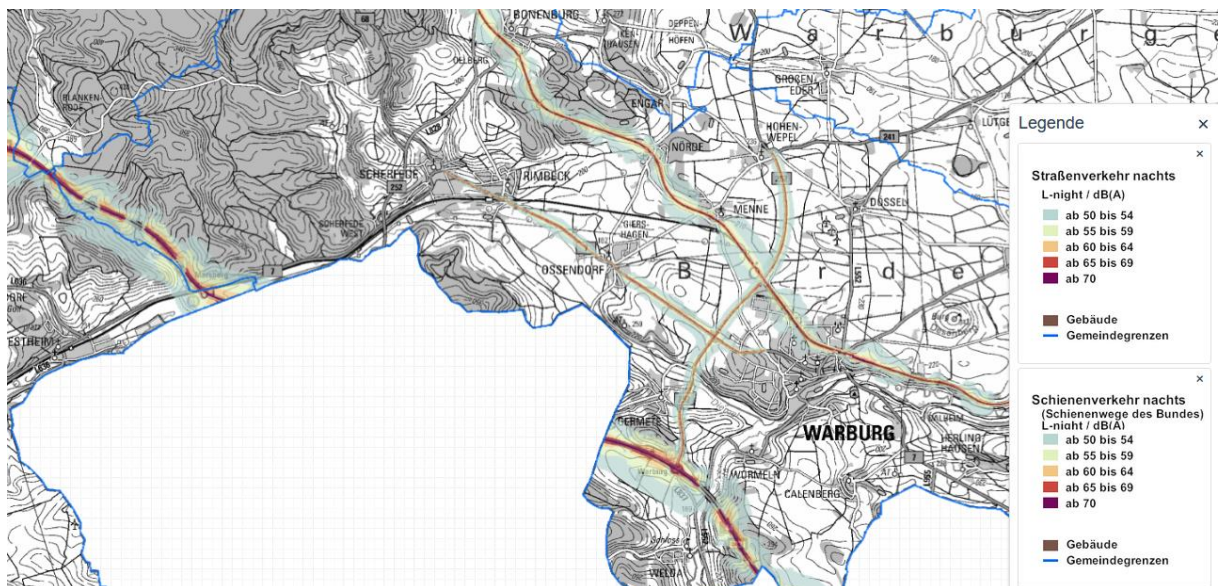
Im Ergebnis ergibt sich eine Lärmkartierung, die einen über einen Tag gemittelten 24h-Pegel (L-den), sowie einen Nachtpegel (L-night) beinhaltet. Der Nachtpegel beschreibt die gemittelte Lärmbelastung zwischen 22 und 6 Uhr und dient daher vor allem der Bewertung von Schlafstörungen. Der 24h-Pegel hingegen gibt hingegen den sogenannten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex an und kann zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung herangezogen werden.

Die nächtliche Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr im Stadtgebiet Warburg ist laut aktueller Lärmkartierung geringer als die durchschnittliche Belastung binnen eines Tages.

### 24-Pegel (L-den):



### Nachtpegel (L-night):



Vgl. <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

## 2.2. Lärmeinwirkung auf die Bevölkerung

Das Landesamt für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) erstellt zusammen mit den Lärmkarten auch eine Auswertung der Lärmeinwirkungen auf die betroffenen Städte und Kommunen. Analog zur Lärmkartierung findet nur Straßenverkehrslärm Berücksichtigung, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht.

In einem ersten Schritt wird die Fläche jener Gebiete berechnet, in denen die Lärmbelastung bestimmte Werte überschreitet.

(Zur Einordnung der ermittelten Werte: die gesamte Stadtfläche umfasst 168,84 km<sup>2</sup>)

<b>Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Warburg</b>			
<b>24h-Pegel L-den dB(A):</b>	<b>Ab 55</b>	<b>Ab 65</b>	<b>Ab 75</b>
<b>Größe in km<sup>2</sup></b>	20,15	4,63	1,03

Grundlage für die weiteren Berechnungen sind neben den Lärmkarten auch statistische Landesdaten. Hierfür wird auf Werte zur Wohnsituation in NRW zurückgegriffen. Berücksichtigt wird die Anzahl an Wohnungen, Schulgebäuden und Krankenhäusern, die in Bereichen liegen, in denen die Lärmgrenzwerte überschritten werden.

<b>Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude in der Stadt Warburg</b>			
<b>24h-Pegel L-den dB(A):</b>	<b>Ab 55</b>	<b>Ab 65</b>	<b>Ab 75</b>
<b>Wohnungen</b>	458	200	0
<b>Schulgebäude</b>	3	0	0
<b>Krankenhausgebäude</b>	0	0	0

Aus den statistischen Landesdaten zur Bevölkerungsstruktur kann abschließend die Anzahl der lärm-belasteten Personen ermittelt werden.

<b>Gesamtzahl der lärm-belasteten Personen in der Stadt Warburg</b>					
<b>24h-Pegel L-den dB(A)</b>	<b>55 - 59</b>	<b>60 - 64</b>	<b>65 - 69</b>	<b>70 - 74</b>	<b>Ab 75</b>
	337	206	231	190	0
<b>Nachtpegel L-night dB(A)</b>	<b>50 - 54</b>	<b>55 - 59</b>	<b>60 - 64</b>	<b>65 - 69</b>	<b>Ab 70</b>
	246	225	223	0	0

### 2.3. Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Einwohner der Ortsteile Warburg, Menne, Nörde, Bonenburg, Ossendorf, Rimbeck und Scherfede sind laut Lärmkartierung des 24h-Pegels (vgl. Kapitel 2.1.) im näheren Einflussgebiet der Haupteisenbahnstrecken und Bundesstraßen einer erhöhten Lärmbelastung bis zu 74 dB (A) ausgesetzt.

Der Nachtpegel liegt entlang der Bundesstraßen immer noch bei 69 dB (A). Aufgrund des nächtlichen Güterverkehrs auf der Schiene liegt die Lärmbelastung in Warburg, Menne, Nörde und Bonenburg im Nachtpegel auf dem Niveau der Tageswerte.

Nicht nur diese nächtliche Lärmbelastung, sondern auch die erreichten Tageswerte sind grundsätzlich als gesundheitsschädlich einzustufen (vgl. Tabelle in Kapitel 1.6.).

## 3. Maßnahmenplanung

### 3.1. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Die Maßnahmen zur Lärminderung in Warburg sind in direkte und indirekte Maßnahmen zu untergliedern.

Direkte Maßnahmen dienen primär dem Lärmschutz. Mit der Umsetzung indirekter Maßnahmen werden mehrere Zielsetzungen gleichzeitig verfolgt. Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen haben aber indirekt immer auch Auswirkungen auf die Lärmreduzierung.

Im Bereich der Ortsumgehung Warburg (B7) wurden auf 210 Metern Länge Lärmschutzelemente zum Schutz des neuen Wohngebietes westlich des Profitwegs errichtet.

Am westlichen Ortsausgang der Kernstadt Warburg wurde auf 220 Metern Länge ein begrünter Lärmschutzwall angelegt, der die Lärmbelastung des Wohngebietes Uhlenbreite III mindert.

Im Bereich der verkehrsberuhigten Innenstadt Warburgs wurden Anfang 2024 Temposchwellen installiert, die primär der Geschwindigkeitsreduzierung dienen. Indirekt haben diese aber auch einen positiven Effekt auf die Belastung der Innenstadt durch Verkehrsbelastung.

Das in Arbeit befindliche integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Warburger Innenstadt verfolgt zudem das Ziel, die Verkehrsbelastung in der Innenstadt durch Umgestaltung von Parkraum und Schaffung von Alternativangeboten am Rande der Innenstadtbauung zu reduzieren.

In diversen Abschnitten wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen dauerhaft oder temporär auf 30 km/h reduziert. Diese Maßnahmen dienen zwar primär der Verkehrssicherheit vor Kitas, Schulen, Seniorenheimen sowie in gefährlichen Kreuzungsbereichen, haben aber auch einen positiven Effekt auf die Lärmbelastung.

Bereits vor geraumer Zeit wurde der Querschnitt der B7 zwischen Warburg und Rimbeck zu Gunsten eines straßenbegleitenden Radwegs sowie einer attraktiveren und temporeduzierenden Ortsdurchfahrt in Ossendorf deutlich reduziert.

Mit der Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzepts sowie eines Radverkehrskonzepts wurden ebenfalls Maßnahmen für die Minderung der Lärmbelastung in den Warburger Ortsteilen vordefiniert. Diese werden sukzessive umgesetzt.

Parallel wird zusammen mit den Nahverkehrsverbänden Paderborn-Höxter (nph) und Westfalen-Lippe (NWL) die Attraktivität des ÖPNV im ländlichen Raum aufgewertet. In diesem Zusammenhang werden bis 2024 Bushaltestellen in allen Ortsteilen barrierefrei ausgebaut. Der Schnellbus Warburg – Paderborn entlastet zudem die verkehrsbelasteten Bundesstraßen 7 und 68.

Im überregionalen Schienenpersonenverkehr führt die Verstärkung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) der Linie RE11 auf einen im Tagesverlauf gleichbleibenden Stundentakt zu einer Attraktivitätssteigerung.



### 3.2. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung

#### Warburg Kernstadt

1

**Verkehrskategorie:** Bundesstraße

**Zuständigkeit:** Straßenbau NRW

**Maßnahme:** Lärmindernde Maßnahmen entlang der Ortsumfahrung Warburg (B7)

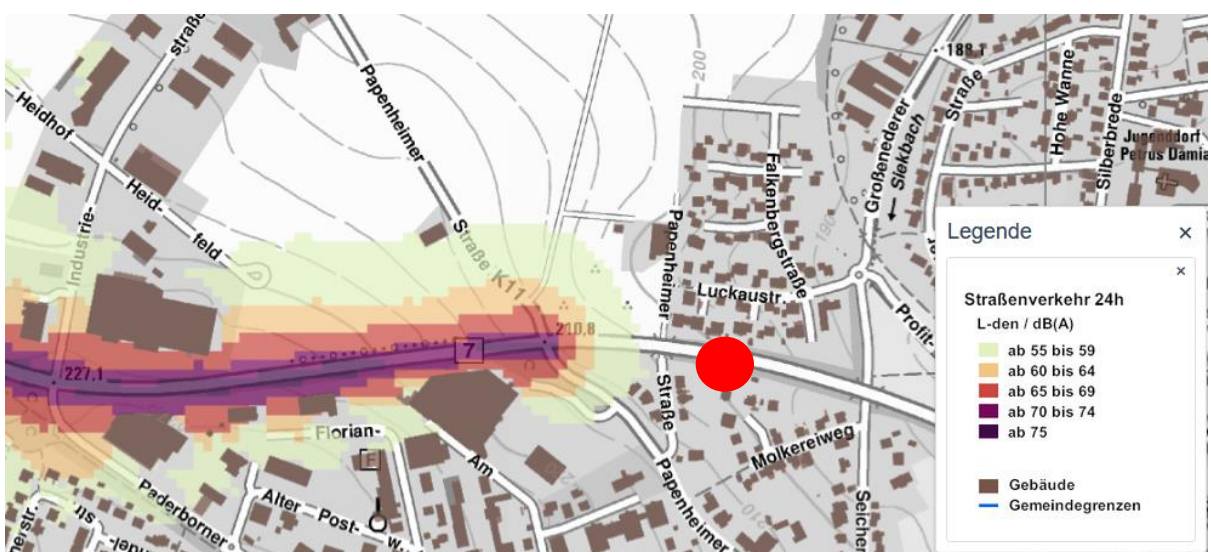
#### Beschreibung:

An der Ortsumfahrung Warburg B7 ist nur eine einseitige Lärmschutzwand nördlich der Fahrbahn vorhanden. Diese wurde im Zuge der städtebaulichen Erweiterung „Aufm Profit“ errichtet. Durch die Lärmschutzwand werden Immissionen reflektiert, was zu einer erhöhten Lärmbelastung im Wohngebiet südlich der Bundesstraße führt.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der gegenüberliegenden Seite soll daher zusammen mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden.

#### Hinweis:

Für diese Maßnahme liegt derzeit keine Lärmkartierung vor, da die erforderliche Verkehrsbelastung von 3 Millionen Kfz/Jahr nicht erreicht wird. Die Hansestadt Warburg wird prüfen, ob hierfür eine eigene Lärmkartierung erfolgen kann.



## Warburg Kernstadt

2

**Verkehrskategorie:** Landesstraße

**Zuständigkeit:** Straßenbau NRW

**Maßnahme:** Geschwindigkeitsreduzierung in der Altstadt (L552)

### Beschreibung:

Die Anwohner der Bernhardstraße sowie des Neuen Tors (beide L552) sind einer erhöhten Lärmbelastung durch Durchgangsverkehr ausgesetzt. Dieser Effekt wird aufgrund der beengten Verhältnisse in der Warburger Altstadt noch verstärkt.

Daher soll zusammen mit dem Straßenbaustatsträger die Möglichkeiten einer dauerhaften Herabsetzung der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden.

### Hinweis:

Für diese Maßnahme liegt derzeit keine Lärmkartierung vor, da die erforderliche Verkehrsbelastung von 3 Millionen Kfz/Jahr nicht erreicht wird. Die Hansestadt Warburg wird prüfen, ob hierfür eine eigene Lärmkartierung erfolgen kann.





## Warburg Kernstadt

3

**Verkehrskategorie:** Gemeindestraße

**Zuständigkeit:** Hansestadt Warburg

**Maßnahme:** Verbot für Schwerverkehr im Großenederer Weg & Seichenbrunnen

### Beschreibung:

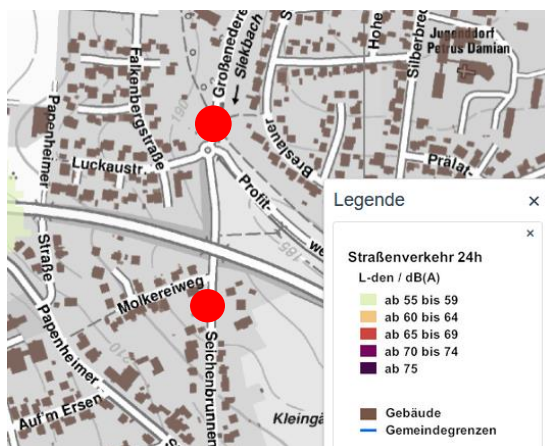
Eine Lärmquelle in den Wohngebieten um den Großenederer Weg sowie den Seichenbrunnen stellt der Schwerverkehr dar, der diese Verbindung als Abkürzung in die Industriegebiete (IG) nutzt.

Die Hansestadt Warburg hat die Wegweisung in die Warburger Industriegebiete in den vergangenen Jahren bereits neu geordnet. Hierbei sollte den geänderten Wegebeziehungen nach Eröffnung der Anbindungsstraße zwischen der B252 und dem IG Ob. Hilgenstock Rechnung getragen werden. Mit dieser Maßnahme wird der Schwerverkehr so lange wie möglich auf den Ortsumgehungen gehalten, um die Lärmbelastung in den Wohngebieten zu reduzieren.

Um den verbliebenen, nicht gewünschten Schwerverkehr im Großenederer Weg & Seichenbrunnen zu minimieren soll die Einrichtung eines Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht > 7,5 t geprüft werden.

### Hinweis:

Für diese Maßnahme liegt derzeit keine Lärmkartierung vor, da die erforderliche Verkehrsbelastung von 3 Millionen Kfz/Jahr nicht erreicht wird. Die Hansestadt Warburg wird prüfen, ob hierfür eine eigene Lärmkartierung erfolgen kann.



**Verkehrskategorie:** Bundeseigene Hauptisenbahnstrecke

**Zuständigkeit:** DB InfraGO AG

**Maßnahme:** Umsetzung von Maßnahmen gegen Bahnlärm im Bahnhofsbereich Warburg

**Beschreibung:**

Die DB InfraGO AG hat in den vergangenen Jahren schalltechnische Untersuchungen entlang der Bahnstrecke Altenbeken – Warburg durchgeführt. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse beabsichtigt der Netzbetreiber ab 2025 eine schrittweise Lärmsanierung umzusetzen.

In dieser Baumaßnahme wird auch der Bahnhofsbereich Warburg berücksichtigt. Im unmittelbaren Siedlungsgebiet sollen auf einer Länge von ca. 2.200 m lärmindernde Maßnahmen umgesetzt werden: vgl. <https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/details/05404> .

In der Regel ist die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Alternativ können aber auch Schwingungsdämpfer direkt am Gleis und Schallschutzfenster zum Einsatz kommen. Die Hansestadt Warburg wird die Planungen unterstützen, um so eine möglichst kurzfristige Umsetzung zu erzielen.

**Hinweis:**

Die Aufstellung einer Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken des Bundes ist Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes. Schienenlärm ist in zahlreichen Ortsteilen Warburgs von großer Bedeutung für die Anwohner. Daher unterstützt die Hansestadt Warburg diesen Prozess auf freiwilliger Basis, indem sie die Bahnstrecken im Stadtgebiet in ihrer Lärmaktionsplanung ebenfalls berücksichtigt.



## Menne

5

**Verkehrskategorie:** Kreisstraße

**Zuständigkeit:** Kreis Höxter

**Maßnahme:** Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelung in der Bördestraße (K38)

### Beschreibung:

Der Durchgangsverkehr auf der Bördestraße (K38) stellt eine erhöhte Lärmquelle dar. Zur Lärmmin-  
derung wird die Einrichtung geschwindigkeitsreduzierender Elemente geprüft.

Zur potenziellen Anwendung kommen könnten dauerhafte Geschwindigkeitsmessungen oder Fahr-  
bahnverschwenkungen.

### Hinweis:

Für diese Maßnahme liegt derzeit keine Lärmkartierung vor, da die erforderliche Verkehrsbelastung  
von 3 Millionen Kfz/Jahr nicht erreicht wird. Die Hansestadt Warburg wird prüfen, ob hierfür eine  
eigene Lärmkartierung erfolgen kann.



**Verkehrskategorie:** Bundeseigene Hauptisenbahnstrecke

**Zuständigkeit:** DB InfraGO AG

**Maßnahme:** Umsetzung von Maßnahmen gegen Bahnlärm in der Ortsdurchfahrt Menne

**Beschreibung:**

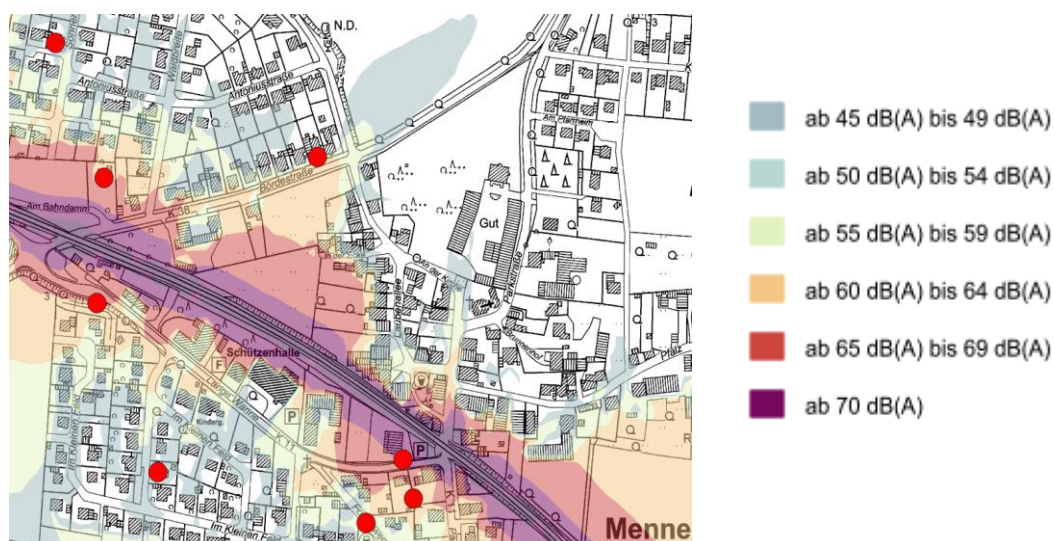
Die DB InfraGO AG hat in den vergangenen Jahren schalltechnische Untersuchungen entlang der Bahnstrecke Altenbeken – Warburg durchgeführt. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse beabsichtigt der Netzbetreiber ab 2025 eine schrittweise Lärmsanierung umzusetzen.

In dieser Baumaßnahme wird auch die Ortsdurchfahrt Menne berücksichtigt. Im unmittelbaren Siedlungsgebiet sollen auf einer Länge von ca. 1.100 m lärmindernde Maßnahmen umgesetzt werden: vgl. <https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/details/05404>.

In der Regel ist die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Alternativ können aber auch Schwingungsdämpfer direkt am Gleis und Schallschutzfenster zum Einsatz kommen. Die Hansestadt Warburg wird die Planungen unterstützen, um so eine möglichst kurzfristige Umsetzung zu erzielen.

**Hinweis:**

Die Aufstellung einer Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken des Bundes ist Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes. Schienenlärm ist in zahlreichen Ortsteilen Warburgs von großer Bedeutung für die Anwohner. Daher unterstützt die Hansestadt Warburg diesen Prozess auf freiwilliger Basis, indem sie die Bahnstrecken im Stadtgebiet in ihrer Lärmaktionsplanung ebenfalls berücksichtigt.





**Verkehrskategorie:** Bundeseigene Hauptisenbahnstrecke

**Zuständigkeit:** DB InfraGO AG

**Maßnahme:** Umsetzung von Maßnahmen gegen Bahnlärm in der Ortsdurchfahrt Nörde

**Beschreibung:**

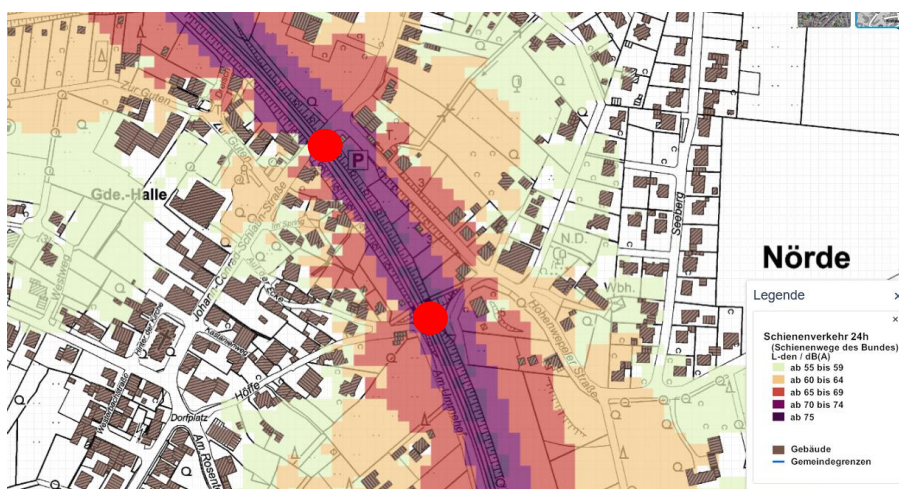
Die DB InfraGO AG hat in den vergangenen Jahren schalltechnische Untersuchungen entlang der Bahnstrecke Altenbeken – Warburg durchgeführt. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse beabsichtigt der Netzbetreiber ab 2025 eine schrittweise Lärmsanierung umzusetzen.

In dieser Baumaßnahme wird auch die Ortsdurchfahrt Nörde berücksichtigt. Im unmittelbaren Siedlungsgebiet sollen auf einer Länge von ca. 1.200 m lärmindernde Maßnahmen umgesetzt werden: vgl. <https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/details/05404>.

In der Regel ist die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Alternativ können aber auch Schwingungsdämpfer direkt am Gleis und Schallschutzfenster zum Einsatz kommen. Die Hansestadt Warburg wird die Planungen unterstützen, um so eine möglichst kurzfristige Umsetzung zu erzielen.

**Hinweis:**

Die Aufstellung einer Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken des Bundes ist Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes. Schienenlärm ist in zahlreichen Ortsteilen Warburgs von großer Bedeutung für die Anwohner. Daher unterstützt die Hansestadt Warburg diesen Prozess auf freiwilliger Basis, indem sie die Bahnstrecken im Stadtgebiet in ihrer Lärmaktionsplanung ebenfalls berücksichtigt.



**Verkehrskategorie:** Bundeseigene Hauptisenbahnstrecke

**Zuständigkeit:** DB InfraGO AG

**Maßnahme:** Umsetzung von Maßnahmen gegen Bahnlärm in der Ortsdurchfahrt Bonenburg

**Beschreibung:**

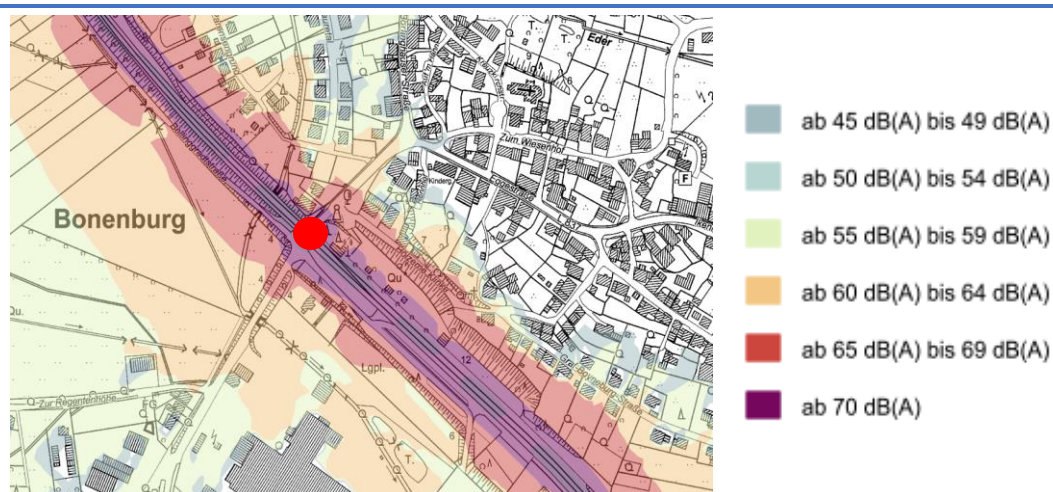
Die DB InfraGO AG hat in den vergangenen Jahren schalltechnische Untersuchungen entlang der Bahnstrecke Altenbeken – Warburg durchgeführt. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse beabsichtigt der Netzbetreiber ab 2025 eine schrittweise Lärmsanierung umzusetzen.

In dieser Baumaßnahme wird auch die Ortsdurchfahrt Bonenburg berücksichtigt. Im unmittelbaren Siedlungsgebiet sollen auf einer Länge von ca. 1.200 m lärmindernde Maßnahmen umgesetzt werden: vgl. <https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/details/05404>.

In der Regel ist die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Alternativ können aber auch Schwingungsdämpfer direkt am Gleis und Schallschutzfenster zum Einsatz kommen. Die Hansestadt Warburg wird die Planungen unterstützen, um so eine möglichst kurzfristige Umsetzung zu erzielen.

**Hinweis:**

Die Aufstellung einer Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken des Bundes ist Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes. Schienenlärm ist in zahlreichen Ortsteilen Warburgs von großer Bedeutung für die Anwohner. Daher unterstützt die Hansestadt Warburg diesen Prozess auf freiwilliger Basis, indem sie die Bahnstrecken im Stadtgebiet in ihrer Lärmaktionsplanung ebenfalls berücksichtigt.



## Ossendorf

9

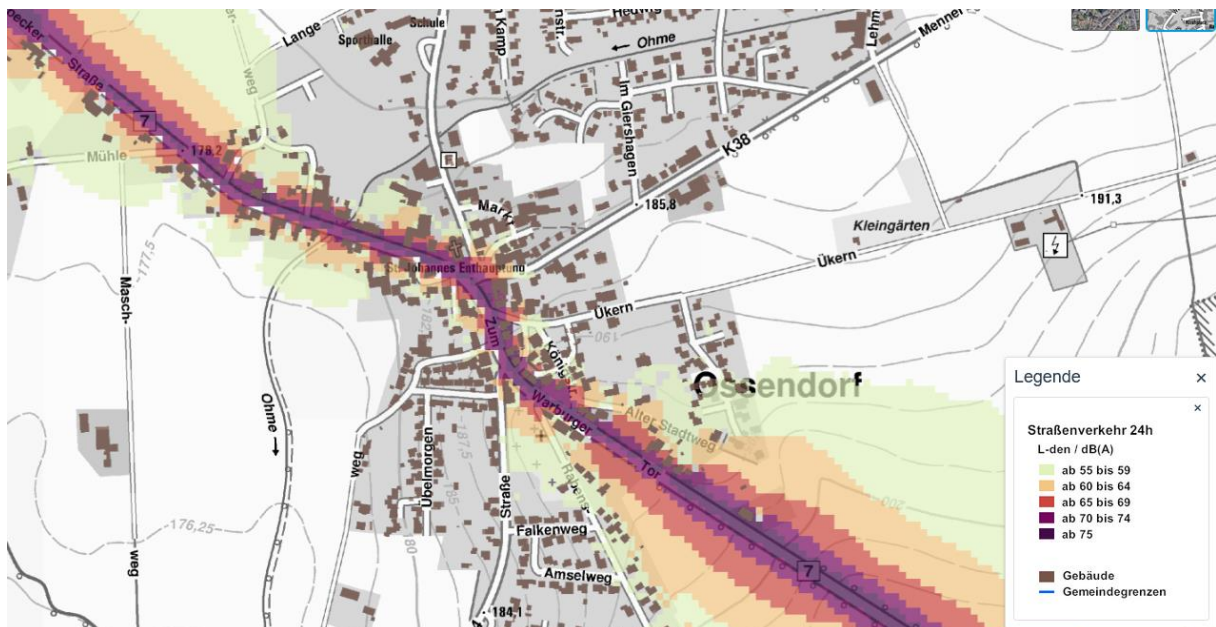
**Verkehrskategorie:** Bundesstraße

**Zuständigkeit:** Straßenbau NRW

**Maßnahme:** Lärmschutzsanierung der Wohnbebauung entlang der B7

### Beschreibung:

Für die Ortsdurchfahrt der B7 in Ossendorf wird auf die Beantragung von Lärmschutzverglasten Fenstern für die dortigen Anwohner hingewirkt. Die Hansestadt Warburg unterstützt bei der Antragstellung gegenüber Straßenbau NRW.





**Verkehrskategorie:** Bundesautobahn

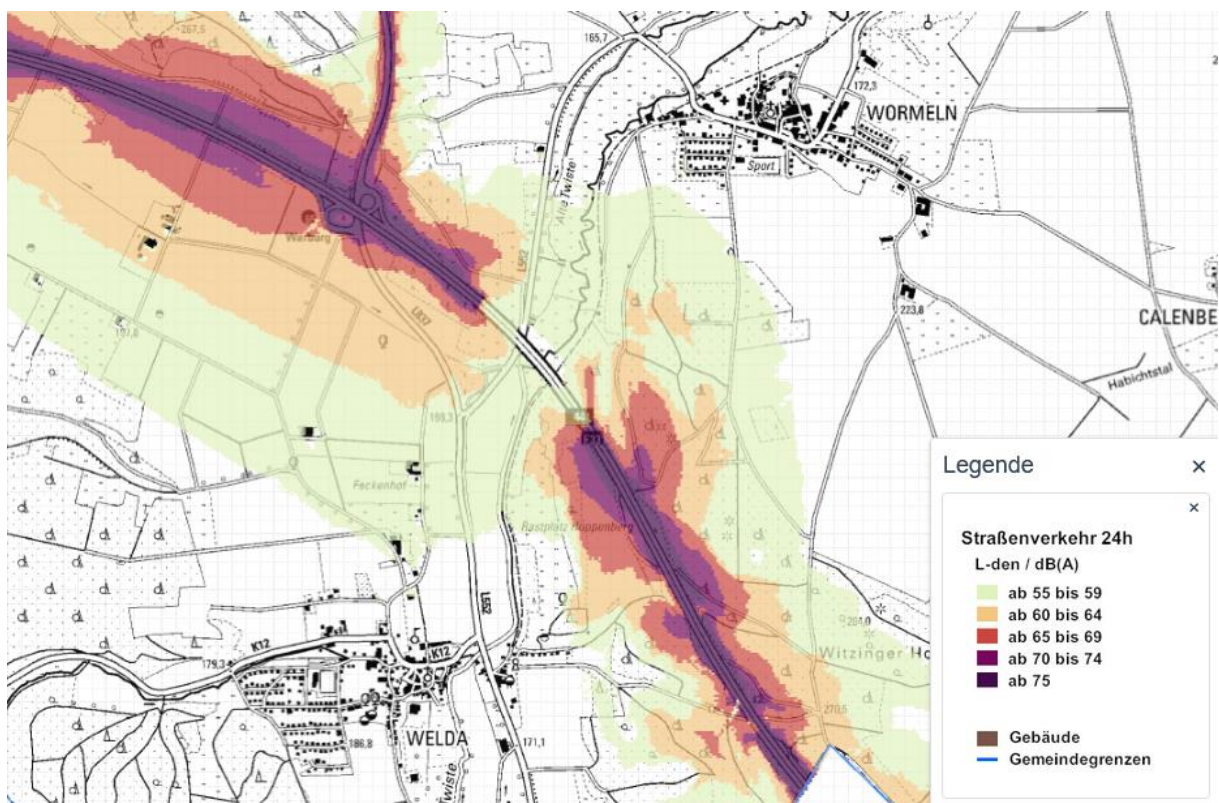
**Zuständigkeit:** Autobahn GmbH

**Maßnahme:** Lärmindernde Maßnahmen im Bereich der Twistetalbrücke (A44)

**Beschreibung:**

Bei entsprechenden Wetterlagen ist der Verkehrslärm der A44 in den Warburger Ortsteilen Welda und Wormeln deutlich zu hören. Eine Ursache hierfür ist die nahegelegene Twistetalbrücke, von der sich Lärm ungehindert über weite Strecken ausbreiten kann.

Die Hansestadt Warburg möchte darauf hinwirken, dass bei einer möglichen Erneuerung der Talbrücke Lärmschutzfaktoren stärker in den Fokus gerückt werden.





## 4. Beteiligung von Öffentlichkeit & Trägern öffentlicher Belange

### 4.1. Öffentlichkeitsarbeit und Informationen auf Stadtwebsite

Die Stadtverwaltung informierte den Ausschuss für Mobilität, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz in seiner Sitzung am 19.06.2023 darüber, dass die Hansestadt Warburg bis zum 18.07.2024 eine Lärmaktionsplanung durchzuführen und beim Immissionsschutz des Kreises Höxter einzureichen hat.

Nach Veröffentlichung der aktuellen Lärmkarten durch das Landesamt für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) sowie das Eisenbahnbundesamt (EBA) konnte die Erstellung der Lärmaktionsplanung offiziell beginnen.

Darüber wurde die Öffentlichkeit in einer Pressemitteilung am 27. Oktober 2023 informiert. Schon hier wurde mitgeteilt, dass die Erstellung voraussichtlich bis Mitte 2024 dauern würde und alle störenden Lärmquellen, die vom Straßenverkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen sowie vom Schienenverkehr der Hauptstrecke Hamm – Kassel herrühren, berücksichtigt werden.

Zur Verfolgung des aktuellen Stands der Bearbeitung sowie zur Informationsvermittlung wurde eine eigene Stadtwebsite zum Thema Lärmaktionsplanung angelegt:

<https://www.warburg.de/B%C3%BCrger/Klima-Mobilit%C3%A4t/L%C3%A4rmaktionsplan/>

Die Öffentlichkeit wurde in zwei Beteiligungsphasen aufgerufen, sich aktiv in den Prozess einzubringen.

### 4.2. Erste Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Beteiligungsphase begann im November (Pressemitteilung vom 17. November 2023). So konnten besonders von Straßen- & Schienenlärm betroffene Gebiete direkt benannt und durch die Bevölkerung eigene Verbesserungsvorschläge eingebracht werden.

Zur besseren Veranschaulichung der Lärmstellen wurde durch die Stadtverwaltung ein eigenes Portal mit einer interaktive Kartendarstellung des Stadtgebiets freigeschaltet, in dem alle Meldungen gesammelt wurden. Die Nutzerinnen und Nutzer konnten auf der Karte eine Nadel platzieren und über ein Formular die Lärmproblematik beschreiben.

Bis Ende Dezember 2023 bot die Hansestadt Warburg ihren Bürgerinnen und Bürgern neben der Beteiligung über das Portal die Möglichkeit, sich aktiv auch per E-Mail oder im persönlichen Gespräch an der Entwicklung von Maßnahmen für den Lärmaktionsplan zu beteiligen.

Es wurden zahlreiche Anliegen und Vorschläge zur Lärminderung in den laufenden Prozess eingebracht.

Beispielsweise wurde auf die Lärmbelastung durch den dichten Verkehr auf der B7 hingewiesen. Vor allem während der regelmäßigen Sperrungen auf der A44 sei der Verkehrslärm auf der parallel verlaufenden B7 für die Anwohner schwer auszuhalten. Dabei gab es besonders in Ossendorf und auch auf dem Abschnitt in Warburg Meldungen.

Abseits der Bundesstraßen wurden unter anderem die Bernhardstraße in Warburg und die Bördestraße in Menne als Lärmstellen benannt. Hier seien der nächtliche Verkehr sowie der starke LKW-Anteil problematisch.

Selbstverständlich wurde auch die A44, welche das Stadtgebiet Warburg in weiten Teilen berührt, von den Teilnehmenden als eine große Lärmquelle eingestuft. Laut den Meldungen fühlen sich besonders Bürgerinnen und Bürger in Welda aufgrund der nahen Twistetalbrücke vom Autobahnverkehr beeinträchtigt. Aber auch Einwohner aus Germete, Scherfede und Warburg bezeichneten den nächtlichen Lärm der A44 als störend.

Dahingegen lag der Fokus der Meldungen aus Menne und der Warburger Desenbergstraße vor allem auf dem Lärm, der von Schienengüterverkehr auf der Hauptstrecke Hamm – Kassel ausgeht. Die Bahnlinie teilt den Warburger Ortsteil Menne in zwei Hälften; Lärmschutzmaßnahmen gibt es derzeit kaum.

Das Wohngebiet an der Desenbergstraße wiederum liegt wie die obersten Ränge eines Amphitheaters über dem Warburger Bahnhof und ist daher besonders intensivem Bahnlärm ausgesetzt. Gerade der nächtliche Güterzugverkehr auf der als eine der wichtigsten Bahnlinien des Landes eingestuften Strecke sei problematisch.

Konkrete Maßnahmenvorschläge haben viele der Teilnehmenden auch gleich mitgeliefert: neben Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrbahnverengungen wurden auch neue Lärmschutzwände und geräuschmindernder Straßenbelag, sowie Schallschutzfenster gefordert.

Im Januar und Februar 2024 wurden die gesammelten Hinweise und Empfehlungen der Bürgerschaft aus der ersten Beteiligungsphase ausgewertet und auf deren Grundlage der Maßnahmenkatalog (vgl. Kapitel 3.2.) entwickelt.

Der Entwurf des Maßnahmenkatalog wurde im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz am 04.03.2024 vorgestellt. Der Ausschuss nahm nach eingehender Beratung den Maßnahmenkatalog zustimmend zur Kenntnis.

#### 4.3. Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung

In einer zweiten Beteiligungsphase waren die Bürgerinnen und Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange (Straßen NRW, Autobahn GmbH, Kreis Höxter, DB InfraGO AG) bis zum 06.05.2024 aufgefordert, ihrerseits Rückmeldungen zum vorgestellten Maßnahmenkatalog abzugeben.

Die eingegangenen Stellungnahmen seitens der Träger öffentlicher Belange sind dem Anhang dieses Dokuments beigelegt.



## 5. Kosten & Evaluation

Die Kosten für die Aufstellung dieses Lärmaktionsplans liegen bei rund 4.000 €. Es sind ausschließlich interne Personalkosten für die rund 200 geleisteten Arbeitsstunden entstanden. Auf die Vergabe der Dienstleistung an ein externes Fachbüro wurde verzichtet.

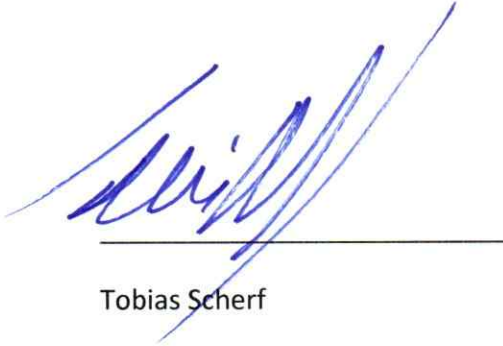
Die Kosten für die Umsetzung aller Maßnahmen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkret zu beziffern, da sich die Maßnahmen noch in einem frühen Planungsstadium befinden. Zudem ist die Aufteilung der entstehenden Kosten unter den Projektbeteiligten zu klären. Einzelne Maßnahmen, wie die Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sind nur von geringem Kostenaufwand. Andere Maßnahmen, wie die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang von Bahnstrecken in eng bebautem Gebiet können hingegen schnell sehr kostenintensiv werden.

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärm-situation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse dieses Lärmaktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.



## 6. Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan ist durch Beschluss des Rates der Hansestadt Warburg in Kraft getreten am:  
26.06.2024.



Tobias Scherf

*Bürgermeister der Hansestadt Warburg*





## 7. Anhang: Rückmeldungen Träger öffentlicher Belange

### 7.1. DB InfraGO AG: Schreiben vom 22.04.2024

[...] Gern teilen wir Ihnen unsere Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung der Stadt Warburg mit und geben Ihnen Auskunft zum aktuellen Zwischenstand der laufenden Bearbeitung der Streckenabschnitte in Warburg.

Der Lärmaktionsplan in Verbindung mit der Lärmkartierung ist laut EBA „ein umweltpolitisches Planungsinstrument mit dem Ziel, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und wirkt an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume mit. Die gesetzlichen Grundlagen für die Lärmaktionsplanung sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a-f) in Verbindung mit der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) geregelt. [...] Bitte beachten Sie, dass sich an die Ergebnisse der Lärmkartierung keine unmittelbaren Rechtsfolgen knüpfen. Eine Vergleichbarkeit der Lärmindizes der Lärmkartierung mit den Grenzwerten der nationalen Vorschrift (16. BImSchV) ist nicht gegeben [...].“

Die oben getroffene Aussage gilt auch für die Auslösewerte des Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes ist als freiwilliges Förderprogramm ins Leben gerufen worden, um die Anwohner:innen in Gebäuden an bereits bestehenden Schienen zu schützen. Ein Rechtsanspruch auf Schallschutz existiert hier nicht. Förderfähig sind dabei alle Gebäude, die bereits vor der letzten Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Jahr 2015 gebaut wurden oder Teil eines bereits verabschiedeten Bebauungsplans waren (Stichtag 01.01.2015).

Die Basis des Lärmsanierungsprogramms sind die Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes sowie das Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogramms. Beide sind im Auftrag des Bundes entwickelt worden. Die Lärmsanierung ist somit unabhängig von der Lärmaktionsplanung des EBA und der Kommunen zu betrachten. Die Förderrichtlinie und das Gesamtkonzept sowie alle Anlagen zur Lärmsanierung erhalten Sie auf unserer [Homepage](#) oder auf den [Seiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr \(BMDV\)](#).

Die Förderrichtlinie wurde zum 1. Juli 2022 in überarbeiteter Fassung veröffentlicht. In dieser Richtlinie hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Lärmpegel als Auslösewerte festgelegt. Voraussetzung für die Aufnahme von Ortslagen in das Programm ist die zu erwartende Überschreitung der Auslösewerte an Wohngebäuden in der Nacht. Dieser Auslösewert beträgt nun für Wohngebiete 54 Dezibel (A) (Messdruck des Schalldruckpegels zur Bestimmung von Geräuschpegeln).

Im Gesamtkonzept der Lärmsanierung werden die Ziele der Lärmsanierung vorgestellt und die Vorgaben für die Priorisierung der einzelnen Lärmsanierungsabschnitte gemäß der Förderrichtlinie festgelegt. Laut dem Gesamtkonzept werden die Streckenabschnitte bevorzugt saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner:innen betroffen sind.

Dem folgend, sind die Ortsdurchfahrten (OD) Warburg, -Menne, -Bonenburg und -Nörde im Lärmsanierungsportfolio enthalten. Insgesamt sind über 2.800 Ortsdurchfahrten in Deutschland Teil des Programms. In diesem Jahr geht die Bearbeitung der OD nach Abschluss der schalltechnischen Untersuchungen (STU) den zweiten Schritt, die Ausschreibung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die STU mussten nach erneuter Änderung der Förderrichtlinie im Jahr 2022 noch einmal überarbeitet werden.

Die Ergebnisse der STU dienen als Basis für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Erst im Verlauf dieser weiteren Detail-Planungen stehen die genauen Maßnahmen fest, die während der Lärmsanierung durchgeführt werden können. Dies können aktive LS-Maßnahmen sein, dazu gehören Lärmschutzwände oder passive LS-Maßnahmen, dazu gehören Schallschutzfenster.

Sobald wir konkrete Aussagen treffen können, werden wir die Kommune und die Anwohnenden rechtzeitig informieren. Bereits jetzt steht jedoch fest, dass durch die stark gestiegenen Baukosten, die Lärmschutzwände in Warburg-Menne nicht mehr förderfähig und damit auch nicht mehr im Rahmen der Lärmsanierung finanzierbar sind. Aktuell streben wir an, die Stadt im ersten Halbjahr 2025 für ein erstes Informationsgespräch zu besuchen.

Nach Abschluss aller Planungen, mit freigegebener Finanzierung durch das EBA sowie nach Genehmigung der notwendigen Sperrpausen auf den betroffenen Strecken und nach erfolgreicher Ausschreibung der Bauleistungen können die Arbeiten für die förderfähigen aktiven Schallschutzmaßnahmen starten. Zum aktuellen Zeitpunkt sind diese nicht vor 2028 absehbar.

Wir halten unser Ziel, Warburg vom Schienenverkehrslärm zu entlasten, weiter fest im Blick. Ich hoffe, Sie damit ausreichend informiert zu haben und stehe bei Rückfragen gern zur Verfügung. Weitere Informationen zum Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes erhalten Sie auf unserer [Homepage](#) oder auf den [Seiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr \(BMDV\)](#). [...]

## 7.2. Landesbetrieb Straßenbau NRW: Schreiben vom 25.04.2024

[...] Seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, zuständig für die Belange der Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes, nehme ich die aufgeführten Hinweise und Anregungen zur Kenntnis.

Im vorliegenden Maßnahmenkatalog werden 3 Punkte benannt, die im Streckenbereich der B 7 und der L 552 liegen. Die Streckenunterhaltung obliegt dem Landesbetrieb Straßenbau NRW.

### **Warburger Maßnahmenkatalog Nr. 1**

Für den hier benannten Streckenabschnitt der B 7, Abschnitt 169 bis 170 liegt der DTV2021 bei 6.052 (Ab. 169), bei 5.768 (Ab. 170) und bei 6.254 Kfz/24h (Ab. 170). Die jährliche Bemessungszahl für den Straßenverkehr liegen somit deutlich unter der maßgebenden Bemessungszahl von > 3 Mio. Kfz/Jahr.

Die aufgeführte lärmindernde Maßnahme entlang der Ortsumfahrung Warburg (B 7) „Errichtung einer Lärmschutzwand“ steht unter dem Vorbehalt der weiteren Prüfung durch den Straßenbaulastträger.

Somit können diese Bereiche in der hier durchgeführten Stufe 4 der Lärmaktionsplanung entfallen.

Weiterhin ist anzumerken, dass im Abschnitt 169, von Stat. 0,810 bis 1,240 und im Abschnitt 170 von Stat. 0,000 bis 2,250 im Jahr 2021 eine Deckensanierung mit SMA 8 S durchgeführt wurde. Für die Fahrzeuggruppen Pkw und Lkw liegen getrennte Straßendeckschichtkorrekturwerte (DSD) mit den Werten für Pkw mit -1,8 dB(A) und für Lkw mit -2,0 dB(A) vor und sind zu berücksichtigen.

Lediglich der Abschnitt 169 von Stat. 0,400 bis 0,700 der B 7 (12.863 Kfz/24h) weist eine Gesamtverkehrsmenge von 4,7 Mio. Kfz/Jahr im westlichen Außenbereich von Warburg auf und liegt über der maßgebenden Bemessungszahl. Hier befindet sich aber bereits auf der südlichen Seite ein Lärmschutzwand.

### **Warburger Maßnahmenkatalog Nr. 2**

An der L 552 schlägt die Stadt Warburg vor, die Geschwindigkeit überprüfen zu lassen.

Der DTV2021 liegt im Abschnitt 3 bei 1182 Kfz/24h, im Abschnitt 4 bei 4318 Kfz/24h und im Abschnitt 5 bei 3414 Kfz/24h. Auch hier liegen die maßgebenden Verkehrszahlen weit unter der maßgebenden Bemessungszahl von > 3 Mio. Kfz/Jahr.

Somit können auch diese Bereiche in der hier durchgeführten Stufe 4 der Lärmaktionsplanung entfallen.

### **Warburger Maßnahmenkatalog Nr. 9**

An der B 7 im Ortsteil Ossendorf wird die Stadt Warburg die Betroffenen bei der notwendigen Antragstellung von passivem Lärmschutz gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW unterstützen.

Die Verkehrsbelastung liegt hier bei DTV2021 = 9782 Kfz/24h und somit über der maßgebenden Bemessungszahl von > 3 Mio. Kfz/Jahr (Vorgabe nach Stufe 4, LAP).

### **Allgemeine Hinweise**

Bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken (Brückenübergänge, Lärmschutzwand) werden mögliche lärmindernde Maßnahmen geprüft. Zukünftig angedachte Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der weiteren Prüfung und Freigabe durch den Straßenbaulastträger. Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 –“. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.

Aus Sicht des Straßenbaulastträgers gibt es derzeit keinen aktuellen Handlungsbedarf.

Nachfolgend gebe ich Ihnen noch einige Hinweise zum Umgang mit verschiedenen Lärmsituationen und deren Grenzwerte.

#### **1.) Auslösewerte nach den Kriterien der Lärmsanierung**

Die vorgesehene Lärmaktionsplanung der Stufe 4 sieht die Auslösewerte LDEN / LNight von 70 dB (A) / 60 dB (A) gemäß Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz aus dem Jahr 2008 bzw. die Auslösewerte LDEN / LNight von 65 dB (A) / 55 dB (A) gemäß dem Entwurf des Runderlasses des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Naturschutz und Verbraucherschutz aus dem Jahr 2012 für die Beurteilung der Lärmproblematik als relevant an.

Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass für den Landesbetrieb Straßenbau NRW für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen die Regelungen der Lärmsanierung maßgeblich sind. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärm-SchR 97 - festgesetzt.

Zurzeit gelten für Bundesfern- und Landesstraßen die folgenden gebietsbezogenen Auslösewerte:

1. Krankenhäuser, Kurheime und Wohngebiete 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht.
2. Kern-, Dorf- und Mischgebiete 66 dB (A) am Tag und 56 dB (A) in der Nacht.
3. Gewerbegebiete 72 dB (A) am Tag und 62 dB (A) in der Nacht.

Erst bei Überschreiten der Auslösewerte der Lärmsanierung sind Maßnahmen zur Lärminderung nach den Regelungen der Lärmsanierung möglich. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.

Anzumerken ist, dass es bei der Lärmsanierung und bei der Lärmvorsorge keine Auslösewerte für „ruhige Gebiete“ gibt. Für „ruhige Gebiete“ ist somit weder nach Lärmsanierung noch nach Lärmvorsorge die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen möglich.

An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass es grundlegende Unterschiede zwischen dem Berechnungsverfahren BUB der strategischen Lärmaktionsplanung und dem maßgeblichen Berechnungsverfahren RLS-19 der Lärmsanierung und Lärmvorsorge an Bundesfern- und Landesstraßen gibt.

Ein direkter Vergleich der nach BUB (Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen) bzw. RLS-19 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich.

## **2.) Lärmschutzmaßnahmen**

Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der o.g. Auslösewerte der Lärmsanierung. Ein Einvernehmen zu Maßnahmen einschließlich der Kostentragung, die in einer Lärmaktionsplanung festgelegt werden, ohne dass eine Analyse der Lärmsituation nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 19 -“ und ohne dass eine konkrete Festlegung von Maßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW erfolgte, kann nicht vorausgesetzt werden.

Eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung ist notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinien nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.

Generell ist zu beachten, dass bei der Lärmsanierung dann aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Tragen kommen können, wenn die Durchführung dieser verhältnismäßig ist. Wenn aktive Maßnahmen nicht vorgesehen werden können, dies kann insbesondere für Betroffenheit im innerörtlichen Bereich und bei Einzelgebäuden gelten, ist eine Zuschussung von bis zu 75 % der Kosten für die Durchführung von passivem Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW möglich.

Die Überprüfung der Lärmsituation nach den Kriterien der Lärmsanierung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW setzt allerdings den Antrag des jeweiligen Eigentümers voraus.

## **3.) Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen**

Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, ist an strenge Voraussetzungen geknüpft. Die mögliche Anordnung muss

sachlich und fachlich fundiert sein und kann nur durch die jeweilig zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

Die Straßenverkehrsbehörde ist nach Antragstellung verpflichtet, jeden Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen des Verfahrens muss sie die Straßenbaubehörde beteiligen.

Sobald die offizielle Anhörung zur Anordnung von der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Stellungnahme für den jeweiligen Einzelfall abgeben. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art dar.

Unabhängig von dem ausstehenden förmlichen Verfahren ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfernstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen, insbesondere durch Verkehrsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen, in Frage gestellt werden kann. Beispielsweise kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung und somit eine neue Lärmbetroffenheit an anderer Stelle hervorruft.

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm „Lärmschutz-Richtlinien – StV“ kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB (A) gesenkt werden kann.

Die gebietsbezogenen Richtwerte der „Lärmschutz-Richtlinien – StV –“ lauten wie folgt:

- 1.) Reine und allgemeine Wohngebiete 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht.
- 2.) Kern-, Dorf und Mischgebiete 72 dB (A) am Tag und 62 dB (A) in der Nacht.
- 3.) Gewerbegebiete 75 dB (A) am Tag und 65 dB (A) in der Nacht.

Maßgebend für die Ermittlung des Beurteilungspegels ist die Berechnungsvorschrift nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 -“. [...]

### 7.3. Autobahn GmbH: Schreiben vom 13.05.2024

[...] Als Autobahn GmbH des Bundes und Träger der Straßenbaulast für die A 44 teilen wir Ihnen folgendes dazu mit:

Aktuell steht keine Ausbauplanung an der A 44 im Bereich der Twistetalbrücke an.

Die Ergänzung einer Wand auf der Talbrücke ist an mehrere Voraussetzungen geknüpft:

Zunächst muss eine wesentliche Änderung - beispielsweise durch einen sechsstreifigen Ausbau - ausgelöst werden, um Lärmvorsorgeansprüche zu generieren. Bei der Dimensionierung und Positionierung einer Wand -ggf. auch außerhalb der Talbrücke- werden dann relevante Prognosebelastungen und Anzahl / Lage maßgeblicher Immissionsorte (hier also im Ortsteil Welda) einfließen.

Sollte sich im Vorfeld bereits die Notwendigkeit der Erneuerung durch ein Ersatzbauwerk ergeben, würde zumindest der statische Nachweis einer ggf. nachzurüstenden Wand bereits berücksichtigt, ohne aber durch den Ersatzneubau per se eine wesentliche Änderung und Errichtung einer Wand automatisch auszulösen.

Wandhöhen auf Talbrücken sind ferner grundsätzlich aus Gründen der Wartung limitiert.

Sollten sich eine Erneuerung des Bauwerkes abzeichnen, würde im Vorfeld die Kommune über beabsichtigte Verfahren frühzeitig informiert und hinsichtlich Baustraßenerschließung beteiligt. [...]