



Detmold

Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen:

Detmold liegt im nordöstlichen Teilbereich von Nordrhein-Westfalen am Nordhang des Teutoburger Waldes. Bis nach Hannover sind es ca. 85 Km und bis nach Dortmund ca. 110 Km. Die beiden Oberzentren in Ostwestfalen Bielefeld und Paderborn liegen jeweils ca. 30 Km entfernt. Detmold besitzt keinen direkten Anschluss an eine Bundesautobahn und keinen Bahnhofpunkt für den überregionalen Verkehr. Über die Bundesstraßen 238 und 239 sowie über Landstraßen ist das Bundesautobahnnetz (A 2, Dortmund-Hannover und A 33, Bielefeld-Paderborn) zu erreichen.

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind Lärmquellen des Straßenverkehrs:

Name	Kfz/a	Lage
B239alt Hornsche Straße/Paulinenstraße	7.3 Mio	Ost-Nord durch die Gemeinde
B239 Lagesche Straße	7.0 Mio	nordwestlich am Rand der Gemeinde

Erläuterungen zu den Streckenabschnitten:

B239alt Hornsche Straße/Paulinenstraße

Dieser Abschnitt wurde 01.01.2009 in dem Bereich Leopoldstraße bis Bielefelder Straße zur L 758 und in dem Bereich Bielefelder Straße bis Bismarckstraße zur K 13 abgestuft. Dieser Straßenabschnitt ist ein Teilbereich des innerstädtischen Verkehrsrings und dient als Hauptverkehrsstrecke mit Verteilerfunktion des Kfz-Verkehrs. Die Straße verläuft zum größten Teil innerhalb einer beidseitigen geschlossenen Bebauung. Obwohl Kreisstraßen nicht unter den Anwendungsbereich der EG-Richtlinie fallen wird dieser in die Lärmaktionsplanung mit einbezogen.

B239 Lagesche Straße

Der Abschnitt vom Anschluss an die Nordumgehung B 239neu bis zur Stadtgrenze ist die Hauptverbindungsstrecke zu den westlich gelegenen Nachbargemeinden und zur A 2, Dortmund-Hannover. In dem Bereich zwischen Orbker Straße und Nordumgehung verläuft die Straße entlang einer aufgelockerten beidseitigen Wohnbebauung. Daran an schließt der Außenbereich und das Gewerbegebiet West.

Zuständige Behörde

Stadt Detmold; Marktplatz 5; 32756 Detmold; Telefon: 05231 977-0; Fax: 05231 977-299,
Homepage: www.detmold.de

Ansprechpartner: Frau Mischke-Gees, Fachbereich Stadtentwicklung, Team Städtebauliche Planungen,

Rosental 21, 32756 Detmold, Telefon: 05231 977-668, Fax: 05231 977-372 oder
E-Mail: a.mischke@detmold.de

oder

Herr Rosemeier, Fachbereich Tiefbau und Immobilienmanagement, Team Straßen- und Verkehrstechnik, Rosental 21, 32756 Detmold, Telefon: 05231 977-492,
Fax: 05231 977-383 oder E-Mail: u.rosemeier@detmold.de

Verweis auf Ort der Veröffentlichung (z.B. Internetseite)

Die Lärmkarten sowie die Lärmaktionsplanung können auf der Internetseite der Stadt Detmold eingesehen werden.

Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a - f des BImSchG.

Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Die Bewertung der mittels der strategischen Lärmkartierung gewonnenen Ergebnisse erfolgt auf Basis der für Nordrhein-Westfalen (siehe Runderlass (RdErl.) des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV)) festgelegten Auslösewerte von $L_{den} \geq 70$ dB(A) und $L_{night} \geq 60$ dB(A). Sind diese Werte laut den Berechnungen für die Lärmkartierung überschritten, ist ein Aktionsplan aufzustellen.

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden von den Ballungsraumkommunen bzw. dem LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgte unter: http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm

Für die Stadt Detmold liegt eine Lärmkartierung nur durch den Straßenverkehr vor. Eine Lärmkartierung hinsichtlich der Lärmbelastung durch die Eisenbahnlinie Herford/Altenbecken liegt nicht vor und muss somit nicht weiter betrachtet werden.

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	0.40	0.13	0.01

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	115	101	8
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

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	127	123	144	75	18

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	118	146	80	42	0

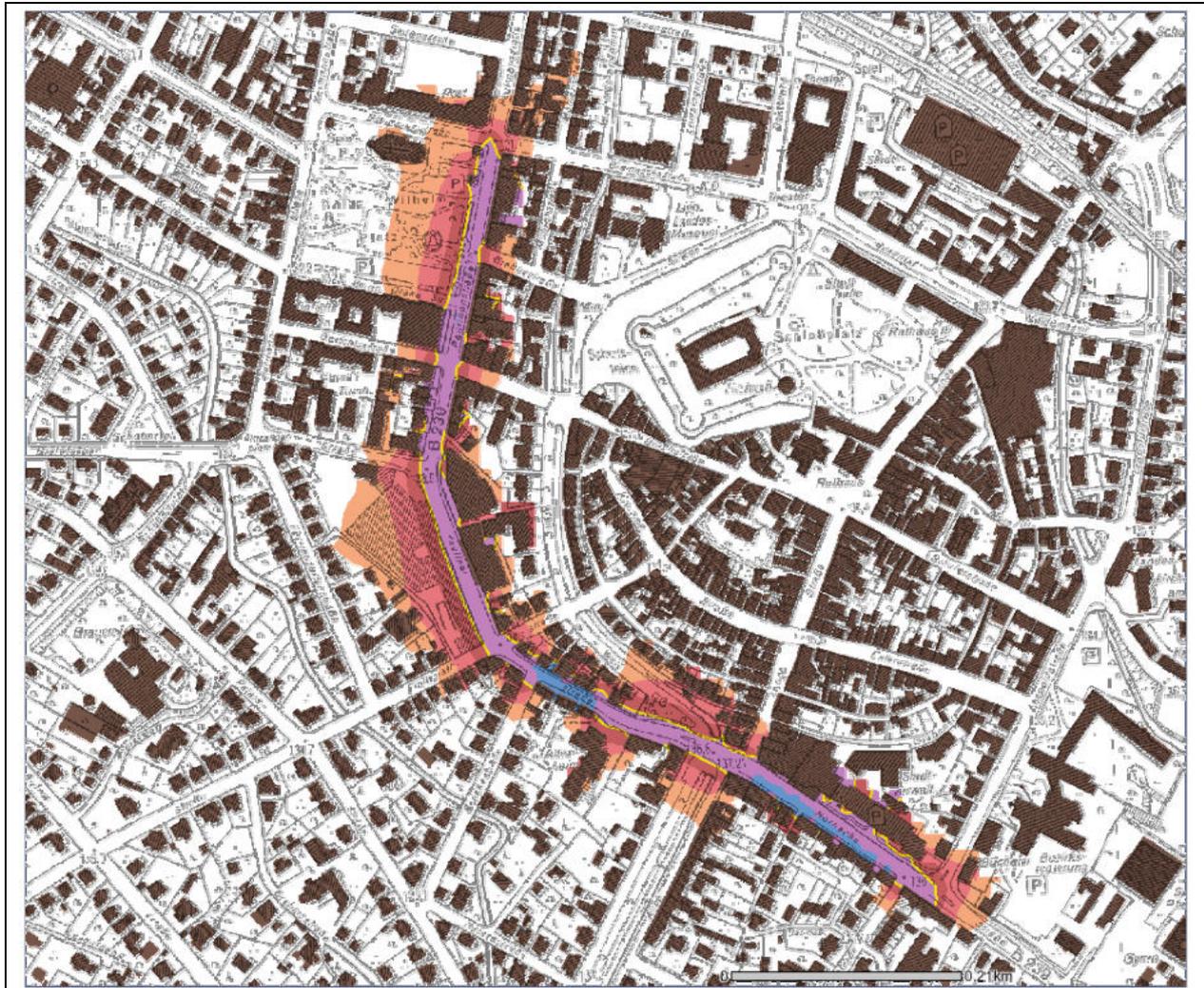
Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Für die einzelnen Straßenabschnitte wurden folgende Teilaktionspläne erstellt:

Planbezeichnung	Straßenabschnitt	Ortslage	Lärmart
Detmold-2008-1	B239alt Hornsche Straße/Paulinenstraße	geschlossen	Straßenverkehr
Detmold-2008-2	B239 Lagesche Straße	außerhalb	Straßenverkehr

Im Rahmen der Bearbeitung der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 ist beabsichtigt das gesamte städtische Hauptverkehrsnetz in die Lärminderung einzubeziehen. In diesem Zuge werden die o. g. Teilaktionspläne in ein Gesamtkonzept integriert und evtl. weitere Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Teilaktionsplan Detmold-2008-1



Zugehörige Daten

B 239alt Hornschen Straße/Paulinenstraße zwischen Leopoldstraße und Bismarckstraße
Verkehrsstärke: rund 20.000 Kfz/24h entspricht 7.3 Mio. Kfz/Jahr

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde vom 25.05.2009 bis 12.06.2009 durchgeführt. Der Öffentlichkeit wurde die Lärmkartierung und die Ziele der Lärmaktionsplanung im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 27.05.2009 vorgestellt und im Anschluss Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Parallel hierzu wurde die Beteiligung der berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Entsprechend dem Abwägungsvorschlag sind die in der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in den Entwurf des Lärmaktionsplanes eingearbeitet worden.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung am 05.05.2010 einstimmig den Entwurf des Lärmaktionsplanes beschlossen, so dass vom 02.06.2010 bis 02.07.2010 die Offenlegung des Entwurfes stattfinden konnte. Die vorgebrachten Stellungnahmen haben nicht zu einer Änderung des Planes geführt.

Die Fachinformationen lagen jeweils zu den Beteiligungen der Öffentlichkeit öffentlich aus und wurden auch auf den Internetseiten bereitgestellt.

Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Der kartierte Abschnitt der B 239alt liegt innerhalb einer zum größten Teil beidseitig geschlossenen Bebauung, die zum einem aus gewerblichen Nutzungen besteht und zum anderen auch zum Wohnen genutzt wird. Die Anzahl der betroffenen Menschen ist höher als im zweiten Abschnitt der B 239. An den Gebäudefassaden werden die Auslösewerte von $L_{den} = 70$ dB(A) und $L_{night} = 60$ dB(A) erreicht bzw. um ca. 2 – 3 dB(A) überschritten. In Teilbereichen wird ein L_{den} von >75 dB(A) erreicht.

Problem ist die hohe Kfz- sowie Lkw-Belastung und die beidseitige sehr dicht zur Fahrbahn verlaufende Bebauung. Zurzeit wird die Straße noch von dem Durchfahrtsverkehr in Richtung Westen/Osten bevorzugt benutzt. Eine Verbesserung der Situation kann nur durch eine geänderte Verkehrsführung eintreten.

Kurzfristig geplante Maßnahmen zur Lärminderung

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf B 239neu

Erläuterungen:

Generell soll bei der Erneuerung von Fahrbahnbelägen lärmindernde Deckschichten eingesetzt werden.

Kurzfristig wird an den entsprechenden Einfallstraßen das Vorschriftzeichen 253: **Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse** mit dem Zusatzzeichen 1053-38: **Durchgangsverkehr** aufgestellt. Ebenso wird das Richtzeichen 401: **Nummernschild für Bundesstraße** auf den Vorwegweisern bzw. Wegweisertafeln geändert, sodass auf die Nordumgehung B 239neu hingewiesen wird und nicht mehr auf die B 239alt.



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

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

Erläuterungen:

Generell soll bei der Erneuerung von Fahrbahnbelägen lärmindernde Deckschichten eingesetzt werden.

Durch die Änderung der Verkehrsführung soll die Innenstadt durch Verkehrsverlagerung deutlich entlastet werden. Dies soll über eine Änderung, auch weiträumig, der Vorwegweiser bzw. Wegweisertafel und langfristig über die Leistungssteigerung der Nordumgehung B 239neu erreicht werden. Mit der Grundlagenplanung soll in diesem Jahr begonnen werden.

Langfristige Strategie der Lärminderung

Langfristig ist geplant, über die Leistungssteigerung der Nordumgehung B 239neu die Innenstadt deutlich zu entlasten. Dies hätte auch positive Effekte bei der Verkehrssicherheit und der Luftqualität.

Finanzielle Informationen

Bei den geplanten Maßnahmen zur Lärminderung (Beschilderung) handelt es sich um Maßnahmen des Straßenbaulastträgers. Die Stadt Detmold trägt entsprechend keine Kosten. Evtl. später erforderliche Fahrbahnerneuerungen innerhalb auf Land- und Kreisstraßen trägt die Stadt Detmold.

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

2012 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Lärmkartierung 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt.

Die Maßnahmen sind mit dem Baulastträger abzustimmen. Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen obliegt ihm. Die Stadt Detmold ist im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung zuständig.

Erwartete Auswirkungen

Verringerung um ca. 2 – 3 dB(A).

-- Ende Aktionsplan Detmold-2008-1 --

Teilaktionsplan Detmold-2008-2



Zugehörige Daten

B 239 Lagesche Straße vom Anschluss an die Nordumgehung B 239neu bis zur Stadtgrenze
Verkehrsstärke: rund 19.000 Kfz/24h entspricht 7.0 Mio. Kfz/Jahr

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde vom 25.05.2009 bis 12.06.2009 durchgeführt. Der Öffentlichkeit wurde die Lärmkartierung und die Ziele der Lärmaktionsplanung im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 27.05.2009 vorgestellt und im Anschluss Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Parallel hierzu wurde die Beteiligung der berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Entsprechend dem Abwägungsvorschlag sind die in der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in den Entwurf des Lärmaktionsplanes eingearbeitet worden.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung am 05.05.2010 einstimmig den Entwurf des Lärmaktionsplanes beschlossen, so dass vom 02.06.2010 bis 02.07.2010 die Offenlegung des Entwurfes stattfinden konnte. Die vorgebrachten Stellungnahmen haben nicht zu einer Änderung des Planes geführt.

Die Fachinformationen lagen jeweils zu den Beteiligungen der Öffentlichkeit öffentlich aus und wurden auch auf den Internetseiten bereitgestellt.

Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Der kartierte Abschnitt der B 239 verläuft in dem Bereich zwischen Orbker Straße und Nordumgehung B 239neu entlang einer aufgelockerten beidseitigen Wohnbebauung. Die Anzahl der betroffenen Menschen ist geringer als im ersten Abschnitt der B 239alt. An den Gebäudefassaden werden die Auslösewerte von $L_{den} = 70$ dB(A) und $L_{night} = 60$ dB(A) erreicht bzw. an einzelnen Gebäuden auch geringfügig überschritten.

Dieser Abschnitt der B 239 ist die Hauptanschlussstrecke zur Nordumgehung B 239neu, die von dem Durchfahrtsverkehr in Richtung Westen/Osten benutzt wird. Eine Verbesserung der Situation kann nur durch eine geänderte Verkehrsführung eintreten.

Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: Geschwindigkeitsreduzierung (von 70 auf 50 km/h) nachts

Erläuterungen:

Generell soll bei der Erneuerung von Fahrbahnbelägen lärmindernde Deckschichten eingesetzt werden.

Kurzfristig wird das Vorschriftzeichen 274-55: **Zulässige Höchstgeschwindigkeit (50 km/h)** mit dem Zusatzzeichen 1040-30: **Stunden ohne Beschränkungen auf Wochentage (22-6h)** aufgestellt. Generell sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen, die zum Zwecke der Lärminderung angeordnet werden, durch die Verwendung des Zusatzzeichens „**Lärmschutz**“ erläutert werden. Hauptziel dieser Maßnahme ist es, die Notwendigkeit der reduzierten Geschwindigkeit zu verdeutlichen und damit die Verständlichkeit und Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer die vorgeschriebene Geschwindigkeit einhält bzw. zumindest die Fahrtgeschwindigkeit reduziert, so dass sich in jedem Fall eine Lärmreduzierung ergibt.



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

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

Erläuterungen:

Generell soll bei der Erneuerung von Fahrbahnbelägen lärmindernde Deckschichten eingesetzt werden.

Durch die Änderung der Verkehrsführung soll dieser Abschnitt durch Verkehrsverlagerung entlastet werden. Dies soll über eine Änderung, auch weiträumig, der Vorwegweiser bzw. Wegweisertafel und langfristig über die Leistungssteigerung der Nordumgehung B 239neu erreicht werden. Mit der Grundlagenplanung soll in diesem Jahr begonnen werden.

Langfristige Strategie der Lärminderung

Langfristig ist geplant über die Leistungssteigerung der Nordumgehung B 239neu diesen Abschnitt zu entlasten. Dies hätte auch positive Effekte bei der Verkehrssicherheit und der Luftqualität.

Finanzielle Informationen

Bei den geplanten Maßnahmen zur Lärminderung handelt es sich um eine Maßnahmen des Straßenbaulastträgers. Die Stadt Detmold trägt entsprechend keine Kosten.

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

2012 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Lärmkartierung 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt.

Die Maßnahmen sind mit dem Baulastträger abzustimmen. Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen obliegt ihm. Die Stadt Detmold ist im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung zuständig.

Erwartete Auswirkungen

Verringerung um ca. 2 dB(A).

-- Ende Aktionsplan Detmold-2008-2 --

Anlage 1: Protokoll der öffentlichen Anhörung vom 27.05.2009

Niederschrift

=====

über die Bürgeranhörung am 27.05.2009 um 18:00 Uhr im kleinen Sitzungssaal der Stadthalle Detmold

Beginn: 18.00 Uhr
Ende: 19.45 Uhr

Bürgeranhörung zu den

**Lärmaktionsplänen im Bereich der
Hornsche Straße/Paulinenstraße zwischen Leopoldstraße und Bismarckstraße
und der
Lageschen Straße zwischen Klingenbergstraße und Stadtgrenze
Ortsteile: Detmold-Nord, Detmold-Süd, Jerxen-Orbke, Nienhagen**

Anwesende: Bürgerinnen und Bürger lt. beigefügter Liste
Stadt Detmold: Frau Mischke-Gees (FB 6)
Herr Rosemeier (FB 5)
Frau Schipper (Schriftführerin)

Frau Mischke-Gees vom Team Städtebauliche Planungen begrüßt die Anwesenden und stellt die Teilnehmer von Seiten der Stadtverwaltung vor.

Anschließend erläutert Frau Mischke-Gees anhand einer Powerpoint-Präsentation den Ursprung, die Zielsetzung, Aufgaben und Methoden der Umgebungslärmrichtlinie (ULR).

Frau Mischke-Gees berichtet über die Auswertung der für Detmold ermittelten Daten und Lärmpegel. Die Auswertungen wurden durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) berechnet und können unter www.umgebungslaem.nrw.de eingesehen werden. Derzeit laufe die erste Stufe der ULR, in der alle Straßenabschnitte Detmolds Berücksichtigung finden, die mehr als 6 Millionen Fahrzeuge pro Jahr aufweisen. Eine zweite Stufe wird 2012 folgen, in der dann die Straßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeugen einbezogen werden.

Die Lärmaktionspläne sollen, als Konsequenz aus den ermittelten Lärmkartierungen, Verbesserungen der vorhandenen Lärmsituation enthalten und widerspiegeln. Hierzu sieht die ULR nicht nur vor die Öffentlichkeit zu informieren, sondern sie fordert ebenso ausdrücklich die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erstellung der Aktionspläne.

Die frühzeitige Mitwirkung an der Erstellung der Detmolder Aktionspläne laufe vom 25.05.2009 bis zum 12.06.2009. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen werde ein Entwurf des Aktionsplanes erstellt und für einen Monat öffentlich ausgelegt. Der Beschluss über den Lärmaktionsplan erfolge abschließend über den Rat der Stadt Detmold.

Nach Beendigung des Vortrages bittet Frau Mischke-Gees die Bürgerinnen und Bürger, sich in die Anwesenheitsliste einzutragen und bei Wortmeldungen den Namen zu nennen, damit Anregungen und Fragen zur Planung protokolliert werden können.

Frau S. beabsichtigt ihre alten Fenster gegen neue Schallschutzfenster auszutauschen und möchte wissen, ob sie einen Zuschuss bzw. eine Übernahme der Kosten erwarten kann. Laut Aussage von Herrn Hoffmann von Straßen.NRW, mit dem sie sich bereits in Verbindung gesetzt habe, reiche es ihm aus die Kostenvoranschläge für die Fenster einzureichen. Diese Aussage wird von der Verwaltung unterstützt. Frau S. wird nahe gelegt einen schriftlichen Antrag mit kurzem Erläuterungstext und den Kostenvoranschlägen für die Fenster bei der zuständigen Straßenbaubehörde, hier Straßen.NRW in Bielefeld, einzureichen.

Die Verwaltung macht in diesem Bezug darauf aufmerksam, dass die Ermittlung der in den Lärmkarten dargestellten Lärmpegel auf europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren basieren. Ein direkter Vergleich mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten ist nur sehr eingeschränkt möglich, da sich deren Berechnungsverfahren zum Teil deutlich unterscheiden. So wird es wegen unterschiedlicher Berechnungszeiträume und Abschlägen zu teilweise erheblichen Unterschieden zwischen Lärmpegeln nach ULR und nach nationalen Vorschriften kommen (z. B. für Neubau von Schienenwegen, Straßen oder für die Lärmsanierung). Die Werte aus dem Berechnungsverfahren der Lärmkartierung werden daher erst noch vom Straßenbauträger gemäß den in Deutschland geltenden Regelwerken überprüft und anschließend über einen möglichen Zuschuss entschieden. Allerdings könnten die Mittel für Lärmschutzmaßnahmen aufgrund einer Flut von Anträgen schnell erschöpft sein und Zuschüsse erst wieder zu einem späterem Zeitpunkt verfügbar sein. Die Verwaltung weist gleichzeitig die Öffentlichkeit darauf hin, dass für bereits ausgeführte Baumaßnahmen, wie z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern, keine rückwirkenden Zahlungen erfolgen werden.

Herr G. möchte wissen, wie groß generell der Spielraum im Bezug auf die Kosten wäre. Hier kommt es, laut Herrn Rosemeier, immer auf die Einzelmaßnahme an (ob nun Schallschutzfenster oder Neubau Umgehungsstraße). Differenziertere Aussagen können zu dieser Frage nicht getätigt werden.

Herr G. möchte wissen, woher die Zahlen für die Berechnung der Lärmkartierung stammen. Laut Herrn Rosemeier stammen diese aus der vorgenommenen Verkehrszählung des Landes 2005. Warum bisher nur die Paulinenstraße und die Lagesche Straße von der Lärmkartierung betroffen seien ergibt sich aus der festgelegten Bedingung der ersten Stufe der ULR. Hier werden nur Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr untersucht. Da der Nordring (B 239) erst Anfang 2009 von einer Kreisstraße zu einer Bundesstraße umgewidmet wurde, ist die B 239 in der ersten Stufe nicht berücksichtigt worden. Dies erfolge in der zweiten Stufe in 2012. Hierfür sollen Zahlen aus der geplanten Verkehrszählung (2010) verwendet werden. Eine Karte der Ballungsräume und Hauptlärmquellen ist bereits im Internet einsehbar.

Frau S. erfragt, in welchem Pegelbereich sich eine hohe Lärmbelastung befinde. Frau Mischke-Gees erläutert, dass eine sehr hohe Belastung im Bereich von > 70 dB(A) tagsüber und > 60 dB(A) nachts liege. Darüber hinaus sei es wichtig zu wissen, dass Lärm immer individuell empfunden würde.

Herr K. möchte wissen, ob es eine Höherstufung des Lärms gebe. Dies wird von der Verwaltung verneint. Die Lärmkartierung der ULR erfolge ausschließlich auf Grundlage der gefahrenen Fahrzeuge pro Jahr. Gewerbelärm werde nicht berücksichtigt.

Herr G. erkundigt sich, ob es einen Lärmwertebereich gebe, der sofortige Schutzmaßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung) aufgrund von gesundheitsschädlichen Gefährdungen auslöse. Die Verwaltung erläutert, dass es zwar einen Auslösewert gebe (> 70 dB(A) tagsüber/ > 60 dB(A) nachts), dieser aber keine sofortigen Maßnahmen zur Folge hätte. Ob die Verwaltung in solch einem Falle tätig würde, liege allein im Ermessensspielraum der Stadt.

Herr W. gibt zu Bedenken, dass erhebliche Lärmbelastigungen aufgrund des Park-Such-Systems in der Innenstadt entstünden und fordert eine bessere Beschilderung der Parkhäuser (wünschenswert mit automatischer Anzeige der noch freien Parkplätze) sowie die Ausweisung/Wiederbelebung weiterer Parkplätze in der Innenstadt. Er hält ein Park-Leit-System für eine geeignete Lärmmaßnahme in Detmold. Frau Mischke-Gees gibt zu Bedenken, dass weniger Autos in der Innenstadt auch weniger Lärm zur Folge hätten. Weiterhin fehle es in Detmold, laut **Herrn W.**, an einem gut funktionierenden ÖPNV-Netz. Seiner Meinung nach solle die gesamte Bruchstraße bis hin zur Paulinenstraße als Fußgängerzone erklärt werden. Die Verwaltung nimmt die Anregungen zur Kenntnis.

Herr G. erfragt, ob die aufgezählten möglichen Minderungsmaßnahmen (Folie 17) eine Gewichtung anhand der Reihenfolge vorweisen. Dies wird von der Verwaltung verneint.

Herr W. verweist auf die Möglichkeit sich an die Bank für Wiederaufbau (KfW Bankengruppe) zu wenden. Hier bestehe für Privatpersonen die Aussicht Förderprogramme oder Investitionszuschüsse im Rahmen einer Haussanierung oder Modernisierung zu erhalten.

Herr K. hält eine Hausmodernisierung für nicht befriedigend und ineffektiv. Er fordert die Ursachenbekämpfung des Lärmes und hält eine Geschwindigkeitsbegrenzung für sinnvoll.

Frau S. erwidert, dass sie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Lageschen Straße für falsch halte, da die langsamer fahrenden LKWs als noch störender empfunden würden. Der fließende Verkehr wür-

de eingestellt. Herr Rosemeier fügt hinzu, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50km/h keinen annehmbaren und akzeptablen Lärmpegel erreichen würde. Dem steht **Herr G.** entgegen und meint, dass eine Verringerung um 3 dB(A) bereits deutlich wahrnehmbar sei.

Frau J. spricht sich für eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30km/h auf der Paulinenstraße aus.

Herr Z. bemängelt das herrschende Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer, insbesondere zwischen Hornsche Straße und Willy-Brandt-Platz. Hier würde der Verkehr nicht fließen, sondern ein ständiges Wechselspiel zwischen Beschleunigung und Abbremsen herrschen. Zudem fordert er mehr Rücksichtnahme auf die an die Paulinenstraße angrenzenden Alten- und Behindertenheime. Ihm scheinen Warnhinweise hier als zweckmäßig. Die Verwaltung nimmt die Anregung zur Kenntnis, steht einer Beschilderung aber eher kritisch gegenüber. Aus Erfahrung wisse man, dass solche Warnhinweise nicht die gewünschte Effektivität aufweisen.

Frau J. fordert mehr Starenkästen und Radarkontrollen, um gegen die Geschwindigkeitsüberschreitungen vorzugehen.

Herr Rosemeier folgert aus den vorherigen Anregungen der anwesenden Bürger, dass eine gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung auf der Paulinenstraße im Interesse aller liege. Dies wird mehrheitlich von den Bürgern unterstützt.

Herr K. fragt, ob in Detmold noch eine grüne Welle geschaltet sei. Dies wird von Herrn Rosemeier bejaht. Eine grüne Welle gebe es aus Richtung Bahnhof in Richtung Leopoldstraße. Die Schaltung einer grünen Welle sei immer abhängig von der Menge der Autos und des Fahrverhaltens. Heutzutage würden die Ampeln jedoch aufgrund von Sensoren verkehrsabhängig gesteuert werden. Die Problematik in Detmold schildere sich folgendermaßen: Je näher man sich der Kernstadt nähere, umso mehr Querverkehr sei zu berücksichtigen. Ebenso erschweren Erschließungs- und Parksituationen eine durchgängige grüne Welle.

Auf dem Nordring ist aufgrund der großen Abstände zwischen den einzelnen Ampelanlagen keine grüne Welle ausführbar. **Herr W.** ergänzt, dass auch aufgrund von Fußgängerquerungen und Radwegeverbindungen eine grüne Welle schwer zu realisieren sei.

Frau L. möchte wissen, ob bereits Maßnahmen zur Lärminderung ausgeführt werden. Herr Rosemeier erläutert, dass die Innenstadt bereits für Schwerlastverkehr gesperrt sei. Problematisch sei jedoch nach wie vor der Anlieferverkehr. **Frau J.** fügt hinzu, dass ihr besonders der LKW-Verkehr am Sonntagabend auf der Paulinenstraße auffalle. Hierzu schildert Herr Rosemeier die generelle Problematik, dass LKW-Fahrer oftmals per Navigation fahren und auch die Autobahnmaut für LKW negative Folgen für das restliche Straßennetz in OWL habe. Darauf hin entgegnet **Herr W.** dass in Detmold eindeutig eine Umgehungsstraße fehle. Die Verwaltung stimmt dem zu. **Herr S.** schlägt die Verlegung der B 239 vor. Da die Verlegung jedoch eine langfristige und schwierige Maßnahme sei (siehe Beispiel A33), gebe es von Seiten der Verwaltung keine aktuellen Bestrebungen weder den Bau einer Umgehungsstraße noch die Verlegung der B 239 zu realisieren.

Herr K. schlägt vor den Remmighauser Berg auszubauen, um hierüber den Verkehr abzuleiten. Die Verwaltung und der Rat unterstützen diesen Gedanken, allerdings gebe es bis jetzt noch keinen Planungshorizont seitens des Bundes.

Frau J. möchte gerne die festlichen Aktivitäten (z. B. Kirmes) im Rosental auf ein Minimum beschränkt wissen. Die Sperrung des Rosentals verursache an solchen Tagen ein erhöhtes Lärm- und Verkehrsaufkommen.

Frau R. möchte gerne die Meinung der Verwaltung zum Einsatz von Flüsterbelägen wissen. Flüsterbeläge seien offenporige Oberflächen (mit hohem Hohlraumanteil) und eignen sich für Fahrbahndecken mit höheren Geschwindigkeiten ab 70km/h, so die Verwaltung. Für den Einsatz in der Innenstadt seien sie ineffektiv. Gegen den Einbau von Flüsterbelägen spräche die geringe Haltbarkeit von etwa 10 Jahren, herkömmlicher Asphalt halte ca. dreimal so lange. Die Entscheidung über den Einbau solcher Beläge, z. B. in der Lageschen Straße, liege beim Straßenbauträger. Der Öffentlichkeit wird jedoch zugesagt, sich beim Straßenbauträger für verbesserte Fahrbahnoberflächen einzusetzen.

Frau Z. fühlt sich insbesondere am Wochenende von den Motorrädern auf der Paulinenstraße gestört. Hier ist aus Sicht der Verwaltung keine Handhabe möglich.

Frau J. gibt zu Bedenken, dass bereits Schüler zum erhöhten Verkehrsaufkommen beitragen. Sei es nun, dass sie mit dem Auto zur Schule gebracht werden oder selber mit dem Auto zur Schule fahren.

Frau S. macht die Verwaltung darauf aufmerksam, dass viele Pendler aus Jerxen-Orbke mit dem Auto zum Bahnhof fahren und von da aus mit dem Zug ihren Weg zur Arbeit fortsetzen. Dies liege vor allem an den schlechten Taktverbindungen nach Jerxen-Orbke. Dieser Hinweis wird von der Verwaltung zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig wird die SVD von der Kritik in Kenntnis gesetzt.

Herr T. weist darauf hin, dass ökologisches sowie ökonomisches Fahren (z. B. Motor abstellen) erheblich zur Verbesserung der Lärmbelästigung beitragen könne. Er verweist auf den Einsatz von Ampelanlagen, die die Rotphasen runterzählen. Entgegen diesem Vorhaben würden jedoch die hohen Kosten solch einer Ampelanlage stehen, so die Verwaltung. Weiterhin wäre eine Mitfahrzentrale eine Maßnahme zur Verkehrsminderung, schlägt **Herr T.** vor. Ein ähnliches System werde von der SVD unter der Bezeichnung Car-Sharing angeboten, so Herr Rosemeier.

Frau L. spricht sich für eine rein auf die Nachtzeit begrenzte Geschwindigkeitsreduzierung auf der La-geschen Straße aus. Tagsüber könne die Geschwindigkeit bei 70km/h beibehalten werden.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bedankt sich Frau Mischke-Gees für die Anregungen. Dann schließt sie die Bürgeranhörung unter nochmaligem Hinweis auf die Beteiligungsfrist, die am 12.06.2009 ende.

Detmold, 04.06.2009
i. A.

Schipper
Name Schriftführer

ges. Mischke-Gees

Anlage 2: Abwägungsvorschlag der Verwaltung zu den zur frühzeitigen Beteiligung vom 25.05.2009 bis 12.06.2009 und zur Bürgerversammlung am 27.05.2009 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Auswertung der frühzeitigen Beteiligung nach Straßen

Nr.	Straßenabschnitt Problem/Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
1	Hornsche Straße/Paulinenstraße	
1.1	Rückstau von der Kreuzung Lippischer Hof.	<p>Langfristiges Ziel der Stadt Detmold ist es, durch eine gelenkte Verkehrsführung die Innenstadt durch Verkehrsverlagerung deutlich zu entlasten. Dies soll kurzfristig über eine Änderung, auch weiträumig, der Vorwegweiser bzw. Wegweisertafel und langfristig über die Leistungssteigerung der B 239 (Nordring) erreicht werden. Mit der Grundlagenplanung soll in diesem Jahr begonnen werden.</p> <p>Die Verlagerung von Verkehren ist aus Sicht der Lärminderung sehr differenziert zu betrachten, da hierbei in der Regel Verkehrsabnahmen in einem, Verkehrszunahmen in einem anderen Bereich gegenüberstehen. Daher sind die jeweiligen Betroffenheiten im Ist-Zustand sowie deren Entwicklung genau abzuwägen. Hauptzielstellung sollte es dabei sein, die Hauptverkehrsbelastungen auf die B 239 zu konzentrieren, um die Betroffenheiten möglichst gering zu halten.</p> <p>Zur Vermeidung unnötiger Beschleunigungs-, Brems- und Anfahrvorgänge ist eine durchgehende Koordinierung der Lichtsignalanlagen von hoher Bedeutung. Im Rahmen der Anpassung bestehender bzw. Schaffung neuer verkehrsabhängige Steuerung von Lichtsignalanlagen sollten zukünftig auch die Aspekte der Lärminderung beachtet werden.</p>
1.2	Warum werden nur Teile der Paulinenstraße einbezogen? Bisher nur bis Bismarckstraße und Lagesche Straße/Klingenbergstraße.	<p>Die von der Umgebungslärmrichtlinie geforderte Erfassung der Umgebungslärmsituation erfolgt durch Lärmkarten, die als Grundlage für die Aktionsplanung dienen. Die Richtlinie setzt für die geforderten Schritte Fristen in zwei Stufen, die sich nach der Größe der Verkehrsmenge der genannten Verkehrswege richten. Verkehrswege mit mehr als 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr sind von der ersten Stufe erfasst, dass sind die in der Lärmkartierung bisher dargestellten Abschnitte der B 239alt. Die Verkehrsmengen basieren auf der Bundesverkehrswegezählung 2005.</p>

- 1.3 Eine Problem-Verbesserung ist nur mit ganzheitlichem Ansatz denkbar.
Wo bleibt der Bereich Bismarckstraße bis Lemgoer Tor mit dem kritischen Kreuzungspunkt Paulinenstraße/Wotanstraße?
- Verkehrswege mit mehr als 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr werden von der zweiten Stufe erfasst. Für die zweite Stufe sind u. a. die restlichen Abschnitte der B 239alt benannt worden. Die Verkehrsmengen basieren auch für diese Stufe auf der Bundesverkehrswegezählung 2005. Mittlerweile wurde die B 239 zur Landes-, Kreis- und Gemeindestraße abgestuft. Unter dem Aspekt einer ganzheitlichen Lärmaktionsplanung, wird die Lärmaktionsplanung seitens der Stadt Detmold, in der zweiten Stufe auf die B 239alt ausgeweitet.
- 1.4 Gem. Luftreinhalteplan (Abs. 6.4) müssen auch Feinstaubmessungen in die Gesamtproblematik mit einbezogen und weitere Synergien angestrebt (Parkplatzsituation, Stadtentwicklung, Umleitung Schwerlastverkehr, Geschwindigkeitsreduzierung, etc.) werden.
- Hier ist wohl der Abs. 6.4 des RdErl. D. MUNLV v. 7.2.2008 zur einheitliche Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung gemeint. Danach müssen keine Feinstaubmessungen durchgeführt werden, jedoch haben Maßnahmen, die sich auf beide Bereiche auswirken, besondere Bedeutung. So bewirken zahlreiche Maßnahmen zur Senkung von Luftschadstoffemissionen auch eine reduzierte Geräuschbelastung:
- Sanierung beschädigter Fahrbahnbeläge,
 - Parkraumbewirtschaftung,
 - Einsatz moderner Busse für den ÖPNV,
 - Verstetigung des Verkehrsflusses und Vermeidung von Rückstaus in bewohnten Gebieten,
 - Geschwindigkeitsreduzierung,
 - Verlagerung des Schwerlastverkehrs,
 - Bau von Umgehungsstraßen.
- Luft- und Lärminderungsmaßnahmen wirken sich positiv auf Verkehrssicherheit und städtebauliche Belange (Verbesserung der Aufenthaltqualität im Straßenraum) aus, was für die Kosteneffizienz sowohl der Planung als auch der Umsetzung der Maßnahmen von Bedeutung ist.
- Bei der Auswahl der Maßnahmen wird dieses berücksichtigt.
- 1.5 Gibt es Feinstaub-Messungen/Ergebnisse?
- Für Detmold gibt es keine Feinstaub-Messungen und somit liegen auch keine Ergebnisse vor.
- Im Jahr 2005, nach Inkrafttreten der neuen Feinstaub-Grenzwerte, wurde das Risiko einer Feinstaubbelastung in Detmold geprüft. Damals mit folgenden Ergebnissen:
- „Konkrete Messwerte für Detmold liegen nicht vor. Das Landesumweltamt betreibt ein Netz von 68 Messstationen, die kontinuierlich auch Feinstäube messen; diese Stationen konzentrieren sich im Raum Rhein/Ruhr, wo eine höhere Belastung als in OWL zu erwarten ist.“
- Eine Faust-Regel besagt: ab 25.000 Fahrzeugen bei beidseitiger Bebauung sollte man mit einem Feinstaub-Problem rechnen (wobei die tatsächliche Bedeutung des Straßenverkehrs in seinem Ausmaß noch umstritten ist). Die Paulinenstraße im Bereich Sparkasse/Residenzhotel (wo verkehrsbedingte Feinstaub-Probleme am ehesten zu erwarten wären) hat laut Straßenverkehrszählung 2005 eine geringere Fahrzeugfrequenz.
- Daraus wurde 2005 folgender Schluss gezogen:
- „Daraus ist insgesamt zu schließen, dass Detmold zumindest im laufenden Jahr einen Wert von 50 Tagen mit einem PM-10-Tagesmittel >35 µg mit hinreichend sicherer Wahrscheinlichkeit nicht erreichen, geschweige denn überschreiten wird“.**
- Seither werden die Ergebnisse benachbarter Stationen beobachtet. Daraus ergaben sich bisher keine Hinweise, die einen anderen Schluss als den von 2005 nahe legen würden.

- 1.6 Ist die Einrichtung von Umweltzonen geplant? Die jetzige Situation ist ähnlich der Ende August 2005. Insofern ist sicher davon auszugehen, dass Detmold nicht zu den mit Feinstaub hoch belasteten Bereichen gehört. Eine Einrichtung von Umweltzonen ist daher zurzeit nicht geplant.
- 1.7 Der Bereich ab Paulinenstraße 6 in Richtung Bismarckstraße ist laut Kartierung 2006 die meist belastete Straße mit einem Isophonenband > 75 dB(A) für die Pegelart Straßenverkehr 24h (L_{den}).
Wie sind die aktuellen Werte für L_{den} und L_{night} ?
Erste Handlungspriorität! Bestehen Pläne? Für den von Autobahnen, Bundes- oder Landesstraßen ausgehenden Umgebungslärm wurden die Pegelart L_{den} und L_{night} ermittelt für Straßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr lt. Bundesverkehrswegezählung 2005. Neuere Daten liegen nicht vor. Nach der zweiten Stufe (Juni 2012) sind Lärmkarten als auch Aktionspläne alle 5 Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.
Die erste Handlungspriorität ist dadurch gegeben, dass die Lärmaktionspläne für die Stufe 1 aufzustellen sind. Pläne in Form von Karten existieren nur in Form der strategischen Lärmkarten.
- 1.8 Eine „komplizierte“ Lösung mit neuer Trassierung und einem 15 – 20 Jahre Planungszeitraum ist dabei völlig zu verwerfen und unsinnig! Wir schließen uns hier der zitierten Argumentation von Herrn Stadtratsmitglied Thomas Trappmann an!
(Artikel LZ 12.05.2009 „Mit dem Nordring nach Osten“) Die Verlegung ist eine langfristige und schwierige Maßnahme. Allerdings gibt es bis jetzt noch keinen Planungshorizont seitens des Bundes als Baulasträger B 239.
- 1.9 Was tun 5achsige Auflieger (40t) auf der Paulinenstraße? LKW-Fahrer fahren häufig per Navigation, in der dazu gehörigen Software ist die B 239alt zum größten Teil immer noch als Bundesstraße ausgewiesen, deshalb wird diese zurzeit noch bevorzugt benutzt. Mit der Aktualisierung – Nordring als Bundesstraße – in diesen Systemen wird sich der Durchgangsverkehr auch in Bezug auf den LKW-Verkehr verringern. Ferner hat die Autobahnmaut für LKW negative Folgen für das restliche Straßennetz in OWL. Darüber hinaus vorsorgt die B 239alt ein großes Erschließungsgebiet wie die Innenstadt und den nahen Innenstadtbereich. Eine Versorgung dieser Erschließungsgebiete muss auch weiterhin sichergestellt sein.
Siehe hierzu auch Nr. 1.10.
- 1.10 Warum wird der „Nordring“, inzwischen als **B 239 hochgestuft**, nicht durch entsprechende Beschilderung vom Empfehlungsstatus für LKW's in ein **Durchfahrverbot** gewandelt und entsprechend verkehrspolizeilich kontrolliert und damit die Durchfahrt über die Paulinenstraße verboten?
Man bedenke: wir reden über eine Entlastungsstrecke von Kreuzung Real Lagesche-, Paulinen-, Hornsche Straße bis Ortsausfahrt Rem- Gemeint ist hier wohl, dass auf der B 239alt ein **Durchfahrverbot** gelten und der LKW-Verkehr über den Nordring geführt werden soll.
Dieser Vorschlag wird aufgenommen. Kurzfristig wird an den entsprechenden Einfallstraßen das Vorschriftzeichen 253: **Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse** mit dem Zusatzzeichen 1053-38: **Durchgangsverkehr** aufgestellt. Ebenso wird das Richtzeichen 401: **Nummernschild für Bundesstraße** auf den Vorwegweisern bzw. Wegweisertafeln geändert, sodass diese auf den aufgestuften Nordring als B 239 hinweisen und nicht mehr auf die B 239alt.
Die Erforderlichkeit von Kontrollen ist nach Durchführung der Maßnahme für die Zukunft zu prüfen.

mighausen, plus aller Seitenäste (Wotanstr./Behringstr./Leopoldstr., etc.), die Entlastung eines ganzen Stadtgebietes!

Diese Maßnahme wäre am einfachsten realisierbar, da auf der Gesamtstrecke kaum Belastungen für die dortigen (wenigen) Anwohner entstehen würden. Evtl. technische Probleme (Steigung/Gefälle) können gelöst werden. Auch das im RdErl. Unter 5.4 angesprochene Kosten/Nutzen-Verhältnis und die Wirkungsanalyse würden hier positiv ausfallen!

Eine Durchfahrtsbegrenzung wäre bereits für Fahrzeuge ab 3,5 t zulGG möglich, Ausnahme: Anlieferung/Laden/Entladen ohne Ausweichmöglichkeit (könnte über einen Standard-Belieferungsplan – Geschäftsnamen – leicht überprüfbar gemacht werden)!



239

1.11 Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für PKW's auf 40 km/h (nicht 30 km/h, in anderen Städten durchaus üblich) und eine optimal untersuchte und Tageszeit basiert eingestellte und über Elektronik (fuzzy logic) bedarfsabhängig gesteuerte „Grüne Welle“ würde eine gewisse Entlastung bringen können, besonders auch im Feinstaubbereich.

Der Umgebungslärm könnte durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h in der Innenstadt reduziert werden. Unter Berücksichtigung der durch die Ampelanlagen verbundenen Stopp-/Startvorgänge ist dieses jedoch nicht wirkungsvoll genug. Siehe hierzu auch Nr. 1.1.

Eine grüne Welle gibt es aus Richtung Bahnhof in Richtung Leopoldstraße. Die Schaltung einer grünen Welle ist immer abhängig von der Menge der Autos und des Fahrverhaltens. Die Ampeln werden von Sensoren verkehrabhängig gesteuert. Die Problematik ist jedoch, dass je näher man der Kernstadt kommt, umso mehr Querverkehr ist zu berücksichtigen. Ebenso erschweren Erschließungs- und Parksituationen eine durchgängige grüne Welle. Auch aufgrund von Fußgängerquerungen und Radwegeverbindungen ist eine grüne Welle schwer zu realisieren.

Langfristiges Ziel der Stadt Detmold ist es durch eine gelenkte Verkehrsführung, die Innenstadt durch Verkehrsverlagerung deutlich zu entlasten.

1.12 Eine Vermietung in der Hornschen Straße ist sehr schwer, da die Wohnungssuchenden wegen des Verkehrs und der Abgase abgeschreckt werden. Bei geöffnetem Fenster ist eine Unterhaltung schwierig.

Siehe hierzu Nr. 1.1.

Umgehungsstraßen wären sehr wichtig, um den angegebenen Straßen mehr „Wohnqualität“ zu geben.

Laster und Pkw, die nicht in die Innenstadt müs-

sen, sollten über Umgehungsstraßen umgeleitet werden (Richtung Lage, Hiddesen). Gute Kennzeichnung wäre die Voraussetzung.

- 1.13 Erhebliche Lärmbelastigungen entstünden aufgrund des Park-Such-Systems in der Innenstadt. Abhilfe könnte eine bessere Beschilderung der Parkhäuser (wünschenswert mit automatischer Anzeige der noch freien Parkplätze) sowie die Ausweisung/Wiederbelegung weiterer Parkplätze in der Innenstadt schaffen. Weiterhin fehle es in Detmold an einem gut funktionierenden ÖPNV-Netz. Die gesamte Bruchstraße bis hin zur Paulinenstraße solle als Fußgängerzone erklärt werden.
- 1.14 Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30km/h auf der Paulinenstraße
- 1.15 Das herrschende Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer, insbesondere zwischen Hornsche Straße und Willy-Brandt-Platz. Hier würde der Verkehr nicht fließen, sondern ein ständiges Wechselspiel zwischen Beschleunigung und Abbremsen herrschen. Zudem wird mehr Rücksichtnahme auf die an die Paulinenstraße angrenzenden Alten- und Behindertenheime gefordert. Warnhinweise scheinen hier als zweckmäßig.
- 1.16 Mehr Starenkästen und Radarkontrollen, um gegen die Geschwindigkeitsüberschreitungen vorzugehen.

Ein elektronisches Parkleitsystem ist mittelfristig zu prüfen. Kurzfristig sind punktuelle Verbesserungen des bestehenden Leitsystems werden zu prüfen.
Angabe SVD: *Heute umfasst das Stadtbussystem in Detmold die Stadtbuslinien 701 bis 709 und die Linie 905. Durch den konsequenten 15-, 30- und 60- Minuten-Takt wurde so eine echte Alternative zum Pkw geschaffen. Die Fahrgastzahlen haben sich ohne Schüler von ca. 600 000 im Jahre 1993 auf über 4,2 Mio. mehr als versiebenfacht. Zusätzlich Schülerverkehr werden mehr als 5 Mio. Fahrgäste befördert. Circa 6000 Abo-Kunden sind mittlerweile bei der SVD Fahrgäste und unter Berücksichtigung der Schülerkarten ist derzeit jeder 9. Detmolder Inhaber einer Zeitkarte und damit Stammkunde. Der Stadtbus in Detmold ist bundesweit ein beachtetes Beispiel für ein Nahverkehrsangebot in Klein- und Mittelstädten.* Diese Fahrgastzahlen belegen ein gut funktionierendes Stadtbussystem. Dies hat keine Auswirkungen auf die Lärmbelastung an der Paulinenstraße und wird im Zuge der Innenstadtentwicklung diskutiert.

Der Umgebungslärm könnte durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Innenstadt reduziert werden. Unter Berücksichtigung der durch die Ampelanlagen verbundenen Stopp-/Startvorgänge ist dieses jedoch nicht wirkungsvoll genug. Siehe hierzu auch Nr. 1.1.

Siehe hierzu Nr. 1.1.

Die Verwaltung nimmt die Anregung zur Kenntnis. Steht einer Beschilderung aber eher kritisch gegenüber. Aus Erfahrung wisse man, dass solche Warnhinweise nicht die gewünschte Effektivität aufweisen.

Die Einhaltung der bestehenden bzw. der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten bzw. im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigten Minderungspotentiale sichern zu können. Die Erforderlichkeit von Kontrollen ist nach Durchführung der Maßnahme für die Zukunft zu prüfen.

2 Lagesche Straße

- 2.1 Herabsetzung des Tempolimit von 70 km/h auf 50 km/h im Bereich zwischen Klingenbergstraße und Stadtgrenze während der Abend- und Nachtstunden.

Dieser Vorschlag wird aufgenommen.

Kurzfristig wird das Vorschritzeichen 274-55: **Zulässige Höchstgeschwindigkeit (50 km/h)** mit dem Zusatzzeichen 1040-30: **Stunden ohne Beschränkungen auf Wochentage (22-6h)** aufgestellt. Generell sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen, die zum Zwecke der Lärminderung angeordnet werden, durch die Verwendung des Zusatzzeichens „**Lärmschutz**“ erläutert werden. Hauptziel dieser Maßnahme ist es, die Notwendigkeit der reduzierten Geschwindigkeit zu verdeutlichen und damit die Verständlichkeit und Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer die vorgeschriebene Geschwindigkeit einhält bzw. zumindest die Fahrtgeschwindigkeit reduziert, so dass sich in jedem Fall eine Lärmreduzierung ergibt.



- 2.2 Installation eines Starenkastens auf der Hälfte der Strecke.

Die Einhaltung der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten Minderungspotentiale sichern zu können. Die Erforderlichkeit von Kontrollen ist nach Durchführung der Maßnahme für die Zukunft zu prüfen.

- 2.3 Dass viele Pendler aus Jerxen-Orbke mit dem Auto zum Bahnhof fahren und von da aus mit dem Zug ihren Weg zur Arbeit fortsetzen. Dies liege vor allem an den schlechten Taktverbindungen nach Jerxen-Orbke.

Hierüber wurde die SVD in Kenntnis gesetzt, es wurde wie folgt Stellung genommen: *Der Ortsteil Jerxen-Orbke ist mit der Stadtbuslinie 704 in einem 30-Minuten-Takt an die Detmolder Innenstadt angebunden. Die Linie 704 befindet sich in einem Umlauf mit der Linie 703, die den Ortsteil Herberhausen, Detmold und Hiddesen verknüpft. Wird nun ein Teil dieser Wegstrecke verändert, so hat das Auswirkungen auf den anderen Teil – in diesem Fall auf die Linie 703. Der bestehende Fahrplan ist bereits von uns mit den größtmöglichen Vorteilen für alle Anbindungen, wie auch den Schulzeiten konzipiert. Im Moment lässt die SVD eine Zählung auf allen Strecken im Stadtgebiet Detmold durchführen, um die Fahrzeuge ggf. bedarfsorientierter einsetzen zu können. Allerdings ist eine Ausweitung einzelner Linien z.B. auf einen 15-Minuten-Takt aufgrund der momentanen Haushaltslage eher nicht zu erwarten*

2.4 Eine rein auf die Nachtzeit begrenzte Geschwindigkeitsreduzierung auf der Lageschen Straße. Tagsüber könne die Geschwindigkeit bei 70km/h beibehalten werden.

Siehe hierzu Nr. 2.1.

3 Nach Ablauf der frühzeitigen Beteiligung eingegangene Anregungen.

Diese Anregungen enthielten keine weiteren zusätzlichen Anregungen. Zu den darin vorgetragenen Anregungen wurde unter den Punkten 1.1, 1.8 und 1.10 Stellung genommen.

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Stellungnahme TÖB

Stellungnahme der Verwaltung

1 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Seit dem 01.01.2009 sind in Detmold einige Straßen umgestuft worden (s. Anlage Amtsblatt). Der Bereich der früheren B 239 zwischen Leopoldstraße und Bismarckstraße ist jetzt Landes- bzw. Kreisstraße in der Baulast der Stadt Detmold. Hier ist die Stadt selbst für Lärminderungsmaßnahmen zuständig. Der Bereich der B 239 zwischen Klingenbergstraße und Stadtgrenze in Richtung Lage steht in der Baulast des Bundes. Hier können Anlieger Anträge auf Überprüfung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung stellen. Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) richtet sich nach bundeseinheitlich festgesetzten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes – VlärmSchRL-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 zu ermitteln und bewerten sind. Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Ab-

Die Verwaltung nimmt die Anregung zur Kenntnis. Lärmsanierung besteht in Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz) oder in Maßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Schallschutz).

Zu den AKTIVEN LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN gehören:

- Wälle
- Wände
- Wall/Wand-Kombinationen
- Lärmindernde Fahrbahnoberflächen
- Teil- und Vollabdeckungen, Einhausungen

PASSIVE LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 Prozent erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt. Hier können, außer einer Lärmindernde Fahrbahnoberfläche, nur PASSIVE LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN ausgeführt werden. Jeder Erstattungsberechtigte kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten bzw. an die Verwaltung, die diese weiterleitet. Diese Möglichkeit wurde auch bereits von zwei Hauseigentümern genutzt. Seitens des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW wurde der Einbau einer Lärmindernden Fahrbahnoberfläche nicht in Betracht gezogen, da keine intakten Fahrbahnbeläge ausgetauscht werden.

Sollte seitens des Straßenbaulastträgers Straßen NRW eine Deckensanierung in diesem Bereich erfolgen, wird sich die Verwaltung dafür einsetzen, dass in diesem Zuge eine lärmarme Deckschicht aufgebracht wird.

hängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien abzu prüfen, insbesondere wann die betroffenen Gebäude errichtet worden sind.

Grundlage der von den Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionspläne sind die Regelungen des §§ 47 a - f BImSchG. Die lärmtechnischen Berechnungen erfolgen hier nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), welche an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist.

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Die Bewertung der Ergebnisse der Strategischen Lärmkarten hinsichtlich einer Lärmaktionsplanung kann daher nur von den jeweiligen Gemeinden vorgenommen werden. Straßen.NRW kann – lediglich – eine Überprüfung der Lärmsituation im Rahmen der für die Straßenbauverwaltung geltenden RLS-90 durchführen.

Anlage 3: Abwägungsvorschlag der Verwaltung zu den zur Entwurfsoffenlegung vom 02.06.2010 bis 02.07.2010 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Auswertung der öffentlichen Beteiligung zum Entwurf nach Straßen

Nr.	Straßenabschnitt Problem/Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
	Hornsche Straße/Paulinenstraße	
	Keine weiteren Probleme/Anregungen/Hinweise	
	Lagesche Straße	
	Keine weiteren Probleme/Anregungen/Hinweise	
1	Hauptverkehrsadern der Stadt	
	Zusätzlich möchten wir anregen, eine „Grüne Welle“ auf den Hauptverkehrsadern der Stadt einzubringen.	Eine „Grüne Welle“ ist in Fahrtrichtung Nord-Süd vorhanden. Eine durchgängige Befahrbarkeit wird aber auf Grund erheblicher Erschließungsfunktionen und Verkehrsmengen zeitweise eingeschränkt.
2	Remmighauser Straße und Leopoldstraße	
	Zur Remmighauser Straße sind fünf Stellungnahmen und zur Leopoldstraße eine Stellungnahme eingegangen.	Die Verwaltung nimmt die Anregungen zur Kenntnis. Die Eingaben beziehen sich auf die 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie mit folgenden Terminen: bis 30. Juni 2012 Ausarbeitung der Lärmkarten bis 18. Juli 2013 Ausarbeitung der Lärmaktionspläne Grundlage für die Lärmkarten ist die Straßenverkehrszählung 2010, die frühestens Mitte 2011 vorliegen wird. Hieraus werden vom LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) die Lärmkartierungen der zweiten Stufe erstellt. Auf Basis dieser Lärmkartierung werden seitens der Stadt Detmold die Lärmaktionspläne und gegebenenfalls Lärminderungsmaßnahmen erarbeitet. Wie in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wird die zweite Stufe durch eine frühzeitige Beteiligung der Bürger und eine Bürgerversammlung eröffnet. In diesem Verfahren werden die jetzt vorliegenden Eingaben mit berücksichtigt. Unabhängig von der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde in diesem Jahr mit der Untersuchung für die Ver-

besserung der Leistungsfähigkeit der B 239 als Ortsumgehung Detmold begonnen. Ungefähr zeitgleich zu den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 liegen dann alle Eingangsdaten vor, die für die weiteren Planungen der B 239 als Ortsumgehung erforderlich sind. Ziel ist es, dass mit der Verkehrsuntersuchung gegenüber dem Bund ein Bedarf nachgewiesen wird, mit dem Ziel in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen zu werden. Damit werden für Straßen.NRW die Voraussetzungen gegeben, Planungsaktivitäten aufzunehmen. Unter der Voraussetzung, dass die angegebenen Pegelüberschreitungen von 11 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts der Realität entsprechen, werden damit die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 70/60 dB(A) tags/nachts für Lärmsanierung überschritten. Die Stellungnahmen wurden zuständigkeitshalber, mit Bitte um Prüfung, an den Bau- lastträger Straßen.NRW weitergeleitet.

Auswertung der Beteiligung zum Entwurf der Träger öffentlicher Belange

Stellungnahme TÖB

Stellungnahme der Verwaltung

1 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein- Westfalen

Die Maßnahmenvorschläge wurden zur Kenntnis genommen.

Geschwindigkeitsreduzierungen sowie gewisse Streckenverbote sind immer von der Verkehrsbedeutung der Straße abhängig, und sind von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit den weiteren Trägern öffentlicher Belange anzuordnen.

Die Wahl des Fahrbahnoberflächenmaterials ist von mehreren Aspekten abhängig. Neben der Lärmreduktion sind z. B. Aspekte der Wirtschaftlichkeit, Dauerhaftigkeit sowie die örtlichen Randbedingungen relevant. Daher wird nicht generell bei erforderlicher Deckenerneuerung ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag eingebaut. Für bestehende Straßen gelten die Grundsätze der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 Teil D Lärmsanierung. Straßen.NRW kann im Allgemeinen nur bei tatsächlich festgestellten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach

Die Verwaltung nimmt die Anregung zur Kenntnis.

Die einzeln dargestellten Verfahrensschritte werden im Zuge der Umsetzung des Lärmaktionsplans so angewendet. Die Verwaltung wird sich beim Straßenbaulastträger dafür einsetzen, dass bei Deckensanierungen unter Berücksichtigung der aufgeführten Gesichtspunkte, lärm mindernde Deckschichten eingesetzt werden.

Hauseigentümer im Bereich der durch die Lärmaktionsplanung betroffenen Straßenabschnitte können einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich ihres Wohnhauses an Straßen.NRW richten bzw. an die Verwaltung, die diese weiterleitet.

den Grundsätzen der Lärmsanierung lärmtechnische Maßnahmen anstreben.
Erst beim Erfüllen der Kriterien der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge (Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen) können Maßnahmen in Lärmaktionsplänen, die Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes und des Landes betreffen, einvernehmlich mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen aufgenommen werden.

Auswertung der öffentlichen Beteiligung zum Entwurf sonstige Eingaben

Nr.	Problem/Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
1	Gewerbelärm Zum Gewerbelärm ist eine Stellungnahme eingegangen.	Da Detmold nicht zu den Ballungsräumen der ersten oder zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie zählt, werden keine Lärmkarten für Industrie- oder Gewerbegebiete erstellt. Lärmprobleme werden über die anlagenbezogenen Regelungen des BImSchG und der TA Lärm gelöst. Die gesetzlichen Anforderungen an einzelne Anlagen unterliegen der Überwachung durch die zuständigen Behörden. In den §§ 47 a - f BImSchG sind keine weitergehenden Anforderungen enthalten. Die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionschutz) empfehlen jedoch in den Fällen wo Lärmprobleme auftreten, die zuständigen Überwachungsbehörden als Träger öffentlicher Belange bei der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Die Eingabe wird an den Kreis Lippe als zuständige Überwachungsbehörde weitergeleitet.