

# **Anhang 2**

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

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





## **Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum**

### **Dortmund**

Gemeindekennzahl:

**05913000**

Kennung der Behörde für Lärmkartierung:

**DE\_NW\_ag\_05913000\_Dortmund**

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

#### **Zuständige Behörde**

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

Kreisfreie Stadt, Stadt Dortmund, 44122 Dortmund, [www.dortmund.de](http://www.dortmund.de), Andreas Frücht  
0231/50-2 26 04, [afruecht@stadtdo.de](mailto:afruecht@stadtdo.de)

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

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

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

Eisenbahnbundesamt, D - 53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

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

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

#### **Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen**

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

**Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,**

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

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

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

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

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

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

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

**Lärmeinwirkung durch den gesamten lärmrelevanten Straßenverkehr**

Einwirkung des gesamten lärmrelevanten **Straßenverkehrslärms:**

**Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,**

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

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

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

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

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

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

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

## Lärmeinwirkung durch Haupteisenbahnstrecken

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

### Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

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

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

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	38,39	10,29	2,73

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

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

## Lärmeinwirkung durch Eisenbahnstrecken Gesamtverkehr Ballungsraum

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

### Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

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

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

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	48,15	12,99	3,31

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

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

**Lärmeinwirkung durch sonstigen lärmrelevanten Schienenverkehr**

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

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

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

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

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	5,26	1,62	0,04

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

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

**Lärmeinwirkung durch Flugverkehr von Großflughäfen**

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

**Lärmeinwirkung durch Flugverkehr von sonstigen lärmrelevanten Flugplätzen**

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

**Flughafen Dortmund**

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

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1.060	0	0	0	0

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	4,23	0,95	0,17

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	484	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

**Hubschrauberlandeplatz (Heliport) Klinikzentrum Nord**

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

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	60	0	0	0	0

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	0,01	0	0

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	23	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

## Lärmeinwirkung durch IVU-Anlagen und Häfen

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

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

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	0	0	0	0	0

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	2,35	0,58	0,12

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	0	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

## Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen

Hauptlärmquellen, welche auf das Gebiet der Gemeinde einwirken, sind

### Haupt-Straßenverkehr

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



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

### Sonstiger Straßenverkehr

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

## Haupt-Schienenverkehr

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

## Sonstiger Schienenverkehr

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

## Sonstige Flugplätze

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

**IVU-Anlagen und Häfen**

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

**Weitere Erläuterungen zu den Hauptlärmquellen:**

## IVU-Anlagen und Häfen

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

## **Beschreibung der Umgebung**

Dortmund liegt im Osten des Ballungsraums Ruhrgebiet und ist mit einer Fläche von 280 km<sup>2</sup> und 600.000 Einwohnern die größte und die bevölkerungsreichste Stadt des Ruhrgebiets. Sie ist baulich und verkehrlich über ein dichtes Netz des Straßen- und Schienenverkehrs mit ihren Nachbargemeinden verbunden. Trotz der engmaschigen Infrastruktur weist Dortmund einen hohen Grünflächenanteil auf, fast die Hälfte des Stadtgebietes besteht aus Grün- und Parkanlagen.

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

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

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

## **Durchgeführte und laufende Aktionspläne und Lärmschutzprogramme:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zum Schutz ruhiger Gebiete wurden Kernflächen > 50 ha ermittelt, an dessen Umgrenzung ein Lärmpegel < 55 dB(A) errechnet wurde. Diese Gebiete weisen aufgrund ihrer Größe und der geringen bis nicht vorhandenen Lärmbelastung einen erhöhten Erholungsfaktor auf und laden zu einem längeren Verweilen ein. Flächen, die bebaut sind bzw. nach den Festsetzungen des rechtskräftigen Flächennutzungsplans bebaut werden können, sind hierin nicht enthalten. Die ermittelten Flächen (Einzelflächen >50 ha -100 ha mit einer Gesamtfläche von 10 km<sup>2</sup>, und Einzelflächen >100 ha mit einer Gesamtfläche von 25 km<sup>2</sup>) sind Bestandteil des vom Rat der Stadt Dortmund beschlossenen Lärmaktionsplanes.

### **Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen:**

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Dortmund sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) zur Verfügung.

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

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