



BRILON BONDZIO WEISER  
Ingenieurgesellschaft mbH

# Lärmaktionsplan Stufe 4 für die Stadt Herne

**Auftraggeber:**

Stadt Herne  
Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Verkehrsplanung  
Postfach 101820  
44621 Herne

**Auftragnehmer:**

Brilon Bondzio Weiser  
Ingenieurgesellschaft mbH  
Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum  
Tel.: 0234 / 97 66 000  
Fax: 0234 / 97 66 0016  
E-Mail: [info@bbwgmbh.de](mailto:info@bbwgmbh.de)

**Bearbeitung:**

Max Zysk, M.Eng.  
Dr.-Ing. Roland Weinert

**Projektnummer:**

3.2451

**Datum:**

25. Juni 2024



<b>1. Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1 Anlass zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans .....	3
1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen.....	4
1.3 Untersuchungsraum Stadt Herne .....	6
1.3.1 Stadt- und Siedlungsstruktur .....	6
1.3.2 Verkehrsnetz .....	8
1.3.3 Verkehrsaufkommen und Mobilität.....	10
1.4 Zuständige Behörde.....	12
1.5 Geltende Grenzwerte .....	13
1.6 Berechnungsgrundlagen .....	15
1.7 Schall und Lärm: Wahrnehmung und Auswirkungen .....	16
<b>2. Ergebnisse der Lärmkartierung</b> .....	<b>18</b>
2.1 Lärmbelastung durch den Straßenverkehr.....	18
2.2 Lärmbelastung durch den allgemeinen Schienenverkehr .....	19
2.3 Lärmbelastung durch den sonstigen Schienenverkehr.....	20
2.4 Industrieanlagen, Häfen und Gewerbe .....	21
2.5 Flugverkehr.....	23
2.6 Betroffenenzahlen.....	24
2.7 Auswertung der Lärmkartierung für die Lärmaktionsplanung.....	28
<b>3. Identifizierung von Aktionsbereichen</b> .....	<b>30</b>
<b>4. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit</b> .....	<b>31</b>
4.1 Organisation und Ablauf .....	31
4.2 Auswertung .....	31
4.3 Zusammenfassung.....	34
<b>5. Strategien zur Lösung von Lärmaktionsproblem</b> .....	<b>35</b>
5.1 Grundsätzliche Möglichkeiten zur Lärminderung .....	35
5.1.1 Allgemeines .....	35
5.1.2 Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages .....	35
5.1.3 Schallschutzwände und -wälle .....	36
5.1.4 Einhausungen .....	36
5.1.5 Rückbau von Straßen (Änderung des Straßenquerschnitts, Reduzierung von Fahrspuren) .....	36
5.1.6 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen .....	37
5.1.7 Verkehrsflussoptimierung.....	38
5.1.8 Elektromobilität.....	38
5.1.9 Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus, Bahn).....	39
5.1.10 Verkehrsvermeidung .....	39
5.1.11 Städtebauliche Maßnahmen zur Lärminderung .....	39
5.1.12 Passiver Schallschutz.....	39



5.1.13 Zusammenfassung der Minderungspotenziale .....	40
5.2 Maßnahmenkonzept für die Lärminderung in Herne .....	41
5.3 Schutz ruhiger Gebiete .....	43
5.3.1 Rechtliche Grundlagen .....	43
5.3.2 Auswahlkriterien .....	43
<b>6. Maßnahmenwirkungen und Kosten-Nutzen-Analyse .....</b>	<b>45</b>
6.1 Projektbezogene Kosten-Nutzen-Rechnung .....	45
6.2 Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung.....	50
6.3 Maßnahmen-Wirkungs-Analysen.....	53
<b>7. Literaturverzeichnis .....</b>	<b>54</b>
<b>8. Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>57</b>



## 1. Einleitung

### 1.1 Anlass zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans

Lärm zählt neben der Schadstoffbelastung der Luft, des Bodens und der Gewässer zu den gravierendsten Umweltbelastungen der Industrienationen. Der Schutz der Bevölkerung vor zu hoher Lärmbelastung, die im Wesentlichen durch Verkehr und Industrie verursacht wird, ist daher ein erklärtes Ziel der Europäischen Union.

Seit dem Jahr 1993 beschäftigt sich die Europäische Kommission mit dem Thema Lärmschutz, insbesondere der Vermeidung verkehrsbedingten Lärms (EU, 5. Umweltaktionsprogramm 1992-2000, Für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung). 1996 folgte die Verabschiedung eines Grünbuchs zur künftigen Lärmpolitik (Künftige Lärmschutzpolitik, Grünbuch der Europäischen Kommission, Brüssel 1996; DE/11/96/03030100.P00 (EN)).

Die Konkretisierung dieser politischen Absichtserklärung erfolgte sechs Jahre später: Zur Ermittlung der genauen Lärmbelastung und als Grundlage für deren Eindämmung wurde am 25. Juni 2002 die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen (vgl. Abschnitt 1.2). Diese Richtlinie definiert erstmals den Begriff des Umgebungslärms als

*„unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten [...] ausgeht.“*

und schafft europaweit eine Vorgabe, Lärm als Umweltproblem wahrzunehmen und zu bekämpfen.

Für die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie auf nationaler Ebene sind die einzelnen Mitgliedsstaaten verantwortlich. In Deutschland ist die Pflicht zur Umsetzung im Bundes-Immissionschutzgesetz verankert. Konkret soll in den Mitgliedsstaaten der Lärm kartiert und die Zahl der von Lärm betroffenen Bewohner ermittelt werden. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse müssen auf lokaler Ebene **Lärmaktionspläne** für die Lösung auftretender Lärmprobleme entwickelt werden, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern. Dies ist erklärtes Ziel der gesetzlichen Vorgaben.

Die Europäische Umweltagentur (EUA) erfasst die aus den Mitgliedsstaaten gemeldeten Daten in einer umfassenden Lärmkarte, welche über <http://noise.eionet.europa.eu> eingesehen werden kann.

Die Stadt Herne hat gemäß der Umgebungslärmrichtlinie die Lärmkartierung der Stufe 4 durchgeführt (vgl. Brilon Bondzio Weiser, 2020-2022). Auf dieser Grundlage wird ein Lärmaktionsplan erstellt, welcher Konzepte und Maßnahmen zur Lärminderung enthält.



## 1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Auf europäischer Ebene wurde im Juni 2002 mit der sogenannten EG-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt EG L 189/12 – Umgebungslärmrichtlinie) eine Pflichtaufgabe zur Erfassung von Lärmbelastungen und der Erstellung von Maßnahmenplänen vorgegeben.

Alle Mitgliedsstaaten der Europäischen Union erfassen somit anhand gleicher Methodik<sup>1</sup> die Lärmbelastung und erstellen strategische Lärmkarten für verschiedene Lärmquellen. Basierend auf den Lärmkarten sind Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung der Lärmbelastung und dem Schutz ruhiger Gebiete zu erstellen.

Die Mitgliedstaaten haben die Ergebnisse der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung der Europäischen Kommission mitzuteilen.

Eine wichtige Vorgabe der Richtlinie ist die Einbeziehung der Öffentlichkeit – die Bürger sind über das Ausmaß des Umgebungslärms und seine Auswirkungen zu informieren und bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen zu beteiligen.

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Lärmschutzrecht im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. 1974 vom Bundesgesetzgeber erlassen, regelten die §§ 41 – 43 des BImSchG den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Eisen- und Straßenbahnen. 1990 wurde das Gesetz um die „Lärminderungsplanung“ erweitert und enthält mit § 47 a BImSchG die gesetzliche Grundlage für die Aufstellung von Schallimmissions- und Lärminderungsplänen als Pflichtaufgabe für Städte und Gemeinden. In einem weiteren Schritt musste die Bundesregierung die Vorgaben der EG-Umgebungslärmrichtlinie von 2002 umsetzen. Dies geschah durch die Änderung im Bundes-Immissionsschutzgesetz ((BImSchG) vom 24. Juni 2005), indem der alte § 47 a des BImSchG durch die §§ 47 a – f BImSchG („Sechster Teil: Lärminderungsplanung“) ersetzt wurde. Zusätzlich wurde als konkretisierende Rechtsverordnung zu § 47c BImSchG eine Verordnung über die Lärmkartierung erlassen (Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-schutzgesetzes, welche die Details für die Erstellung der Lärmkarten regelt (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006 S. 516). Die Lärmkarten bilden demnach die Grundlage für die Lärmaktionsplanung.

Entsprechende Verordnungen für die Lärmaktionsplanung gibt es nicht.

Die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Bereich Lärmschutz werden durch weitere Regelwerke ergänzt, wie den bundesrechtlichen Verordnungen zur Durchführung des BImSchG (Baumaschinenlärmverordnung – 15. BImSchV; Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV; Sportanlagenlärmverordnung – 18. BImSchV; Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung 24. BImSchV; Geräte- und Maschinenlärmverordnung 32. BImSchV; Magnetschwebbahn-Lärmschutz-verordnung) und allgemeinen Verwaltungsvorschriften wie TA Lärm und AVwV zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen.

Zusätzlich regeln weitere Bundesgesetze den Bereich Fluglärm (Fluglärmgesetz, Luftverkehrsgesetz, Luftverkehrszulassungsordnung, Luftverkehrsordnung, Landeplatz-Lärmschutzverordnung).

---

<sup>1</sup> Anhänge I – V zur EU-Umgebungslärmrichtlinie enthalten Vorgaben für Lärmindizes, Bewertungsmethoden, Mindestanforderungen für Lärmkarten und Aktionspläne.



Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung gibt es von der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) – AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung -; Stand 19. 09. 2022) sowie für Nordrhein-Westfalen einen Leitfaden des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zum Thema Umgebungslärm ([www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de)).

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung findet sich ein Überblick über die rechtliche Bindungswirkung der aufgestellten Aktionspläne: „Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind Maßnahmen des Lärmaktionsplanes „durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“.

§ 47d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z.B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO)<sup>2</sup>, § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG<sup>3</sup>). Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.“

Nordrhein-Westfalen hat deshalb Regelungen geschaffen, nach denen Maßnahmen „im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden in den Lärmaktionsplan aufzunehmen“ sind<sup>4</sup>. Bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist daher eine enge und konstruktive Kooperation aller beteiligten Behörden von großer Bedeutung.

„Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47 d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt. So sind z.B. die in einem Lärmaktionsplan festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen. Sind in dem Plan Entscheidungen anderer Träger öffentlicher Verwaltung vorgesehen (z.B. die Aufstellung eines Bebauungsplans) gelten auch hierfür die anderweitig (z.B. im Baugesetzbuch) festgelegten Regeln.“<sup>5</sup>

Die strategischen Lärmkarten und die Lärmaktionspläne müssen spätestens alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Für Nordrhein-Westfalen sammelt das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV NRW) die fertigen Lärmkarten und Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden und teilt diese Informationen dem Umweltbundesamt mit. Das Umweltbundesamt leitet diese Meldungen an die Europäische Kommission weiter.

---

<sup>2</sup> Straßenverkehrs-Ordnung v.6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.Mai 2017 (BGBl. I S. 1282) geändert worden ist

<sup>3</sup> Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 25. Mai 1976, zul. geänd. d. Art. 20 G v. 18.7.2016 (BGBl. I S. 1679)

<sup>4</sup> RdErl. „Lärmaktionsplanung“ d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008

<sup>5</sup> LAI-Hinweise, Abschnitt 13



## 1.3 Untersuchungsraum Stadt Herne

### 1.3.1 Stadt- und Siedlungsstruktur

Das Mittelzentrum Herne befindet sich in der Mitte der Metropolregion Rhein-Ruhr<sup>6</sup>, einem der größten europäischen Ballungsräume. Die kreisfreie Stadt Herne grenzt an die benachbarten Städte Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Bochum, Gelsenkirchen und Herten (vgl. Abbildung 1).

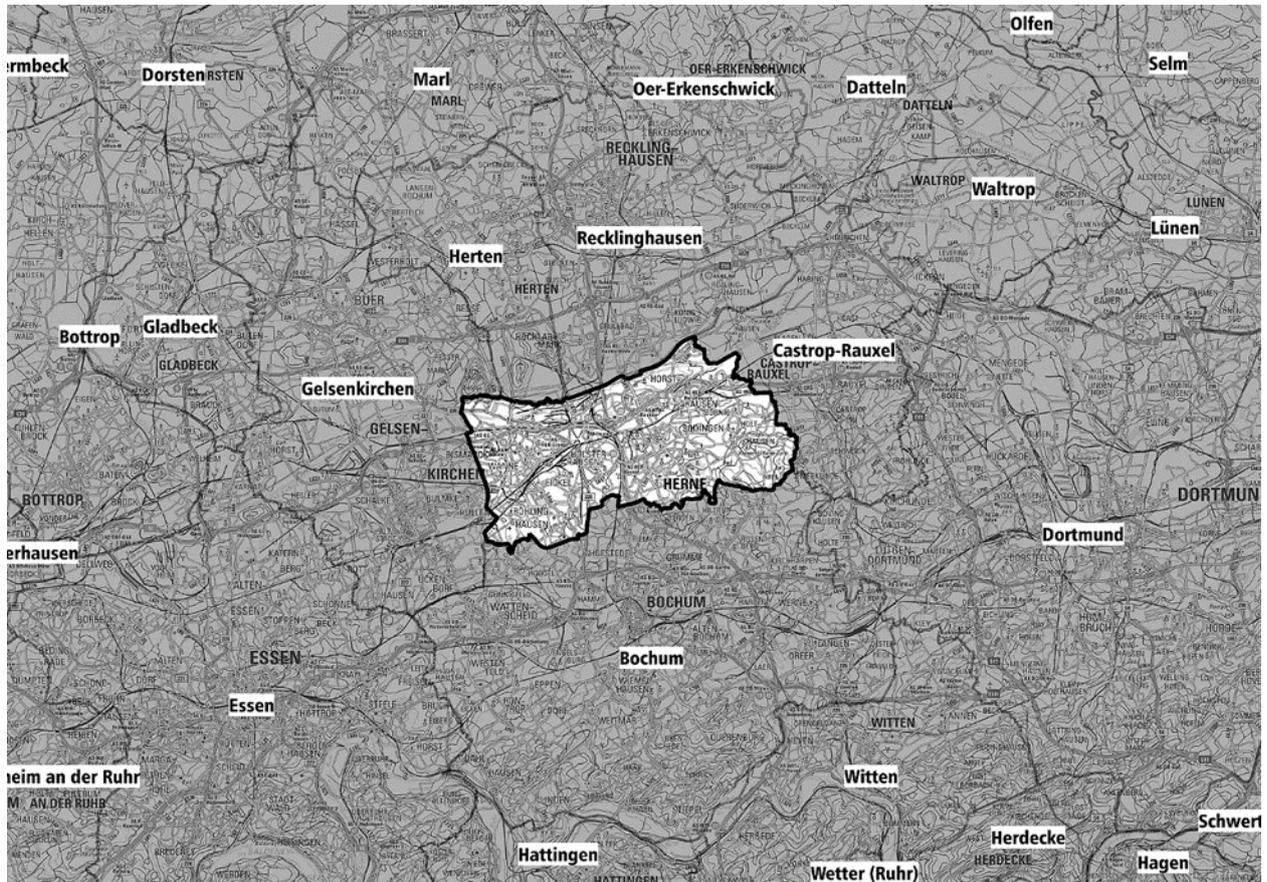


Abbildung 1: Lage der Stadt Herne (Kartengrundlage: Land NRW, 2017)

Herne hat insgesamt 157.368 Einwohner<sup>7</sup> auf einer Fläche von rund 51 km<sup>2</sup> und gehört damit zu den Städten mit der höchsten Bevölkerungsdichte in Deutschland. Wanne, Eickel, Herne-Mitte und Sodingen sind die vier Stadtbezirke von Herne. Der Stadtbezirk Herne-Mitte beherbergt etwa 36% der Einwohner, während in den übrigen Stadtbezirken jeweils etwa 21% der Einwohner leben. Sodingen ist der flächenmäßig größte Stadtbezirk mit etwa 34% der Gesamtfläche. Sodingen ist der Stadtbezirk mit dem höchsten Anteil an Grünflächen, wie dem Revierpark Gysenberg, den Flächen östlich davon, dem Volkspark Sodingen und dem Naturschutzgebiet Langeloh - In der Hemke. Weitere Grün- und Freiflächen sind im gesamten Stadtgebiet verteilt, wie zum Beispiel der Herner Stadtgarten, Voßnacken, Schlosspark Strünkede, Park Königsgrube, Stadtgarten Wanne-Eickel und die Berghalde Pluto-Wilhelm. Die Bürger empfinden<sup>8</sup> Herne als eine grüne Stadt.

<sup>6</sup> Die vom Regionalverband Ruhr errechnete Mitte des Ruhrgebietes liegt im Herner Stadtteil Röhlinghausen.

<sup>7</sup> Stand 12 / 2022

<sup>8</sup> Unterstützerkampagne Herne: [www.Herne-kann-was.de](http://www.Herne-kann-was.de). Siehe auch WAZ Herne / Wanne-Eickel v. 28.6.2016

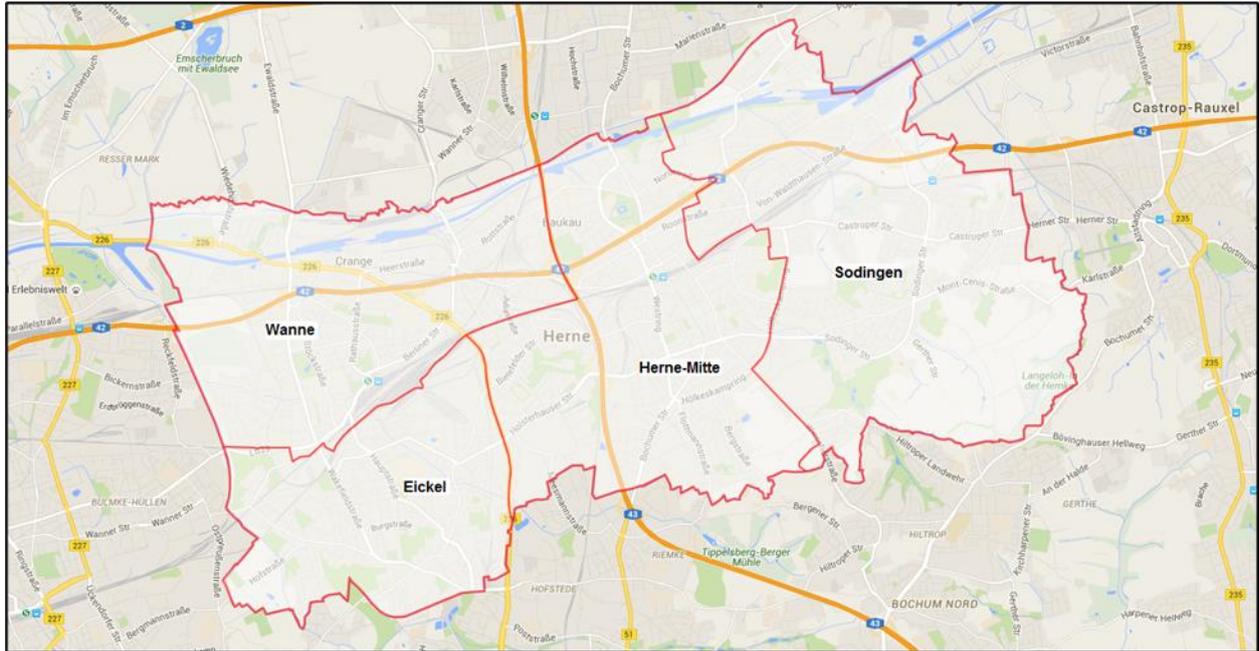


Abbildung 2: Lage der Stadtbezirke in Herne (Quelle: Geoportal Stadt Herne)

Das kompakte Stadtgebiet weist in allen Stadtbezirken dicht besiedelte Wohn- und Mischgebiete sowie große Gewerbe- und Industrieflächen und Verkehrsanlagen auf (z.B. Unser Fritz/Crange, entlang des Rhein-Herne-Kanals; Holthausen, Friedrich der Große; Herne-Süd entlang der A 43). Abbildung 3 zeigt einen schematisierten Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan. Größere Freiflächen sind lediglich im Südosten des Stadtgebietes vorhanden. Der Großteil des Stadtgebietes ist dicht bebaut mit Wohn- und Gewerbeflächen.

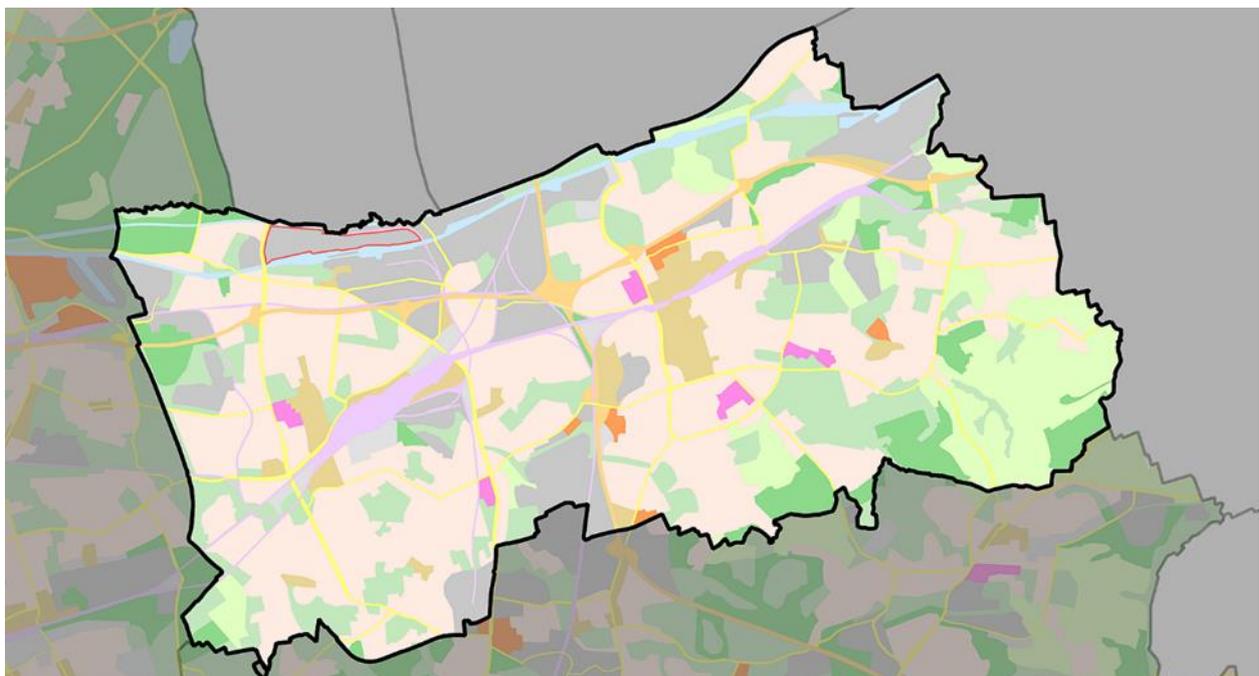


Abbildung 3: Schematischer Auszug aus dem Regionalen Flächennutzungsplan Herne (Quelle: Regionalverband Ruhr)



### 1.3.2 Verkehrsnetz

Bedingt durch die zentrale Lage im Ruhrgebiet durchqueren entsprechend wichtige regionale und überregionale Verkehrswege das Stadtgebiet und verbinden Herne mit den Nachbarstädten.

#### Bundesautobahnen

Die beiden wichtigsten Verkehrswege in Herne sind die Bundesautobahnen A 42 und A 43. Die A 42 (Kamp-Lintfort - Dortmund) verläuft von West nach Ost in einem Abstand von 600 bis 1.200 m südlich parallel zum Rhein-Herne-Kanal. Im Stadtgebiet von Herne gibt es die Anschlussstellen Wanne, Crange, Baukau, Horsthausen und Börnig. Die A 43 (Wuppertal - Münster) stellt eine wichtige und stark frequentierte Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Ruhrgebiets dar. Die Autobahn verläuft mittig durch das Stadtgebiet und hat nur eine Anschlussstelle im Süden (AS Herne-Eickel).

Die beiden Autobahnen kreuzen sich oberhalb der Mitte des Stadtgebiets und bilden das Autobahnkreuz Herne.

Der Ausbau der A43 auf sechs Fahrstreifen<sup>9</sup> zwischen der Anschlussstelle Bochum-Riemke und dem Autobahnkreuz Herne hat im Jahr 2017 begonnen.

#### Klassifiziertes Straßennetz

Die Stadt Herne verfügt über ein dichtes und gut ausgebautes Straßennetz.

Die Bundesstraße 226 führt von Gelsenkirchen durch das westliche Stadtgebiet in südöstlicher Richtung nach Bochum. Zahlreiche Landes- und Kreisstraßen durchziehen die Stadt. Herne ist zuständig für alle Kreisstraßen und für die als Ortsdurchfahrt markierten Bundes- und Landesstraßen innerhalb des Stadtgebietes (vgl. Abbildung 4).

Die vielen Bereiche mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h oder weniger tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Lärminderung und Luftreinhaltung bei. Zum Beispiel gibt es ungefähr fünfzig Tempo-30-Zonen, etwa 30 km Strecken mit einer örtlichen Begrenzung auf 30 km/h und ungefähr 10 km verkehrsberuhigte Bereiche.

---

<sup>9</sup> vgl. Straßen.NRW: Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 43 AS Bochum-Riemke bis AK Herne, 30.07.2013.

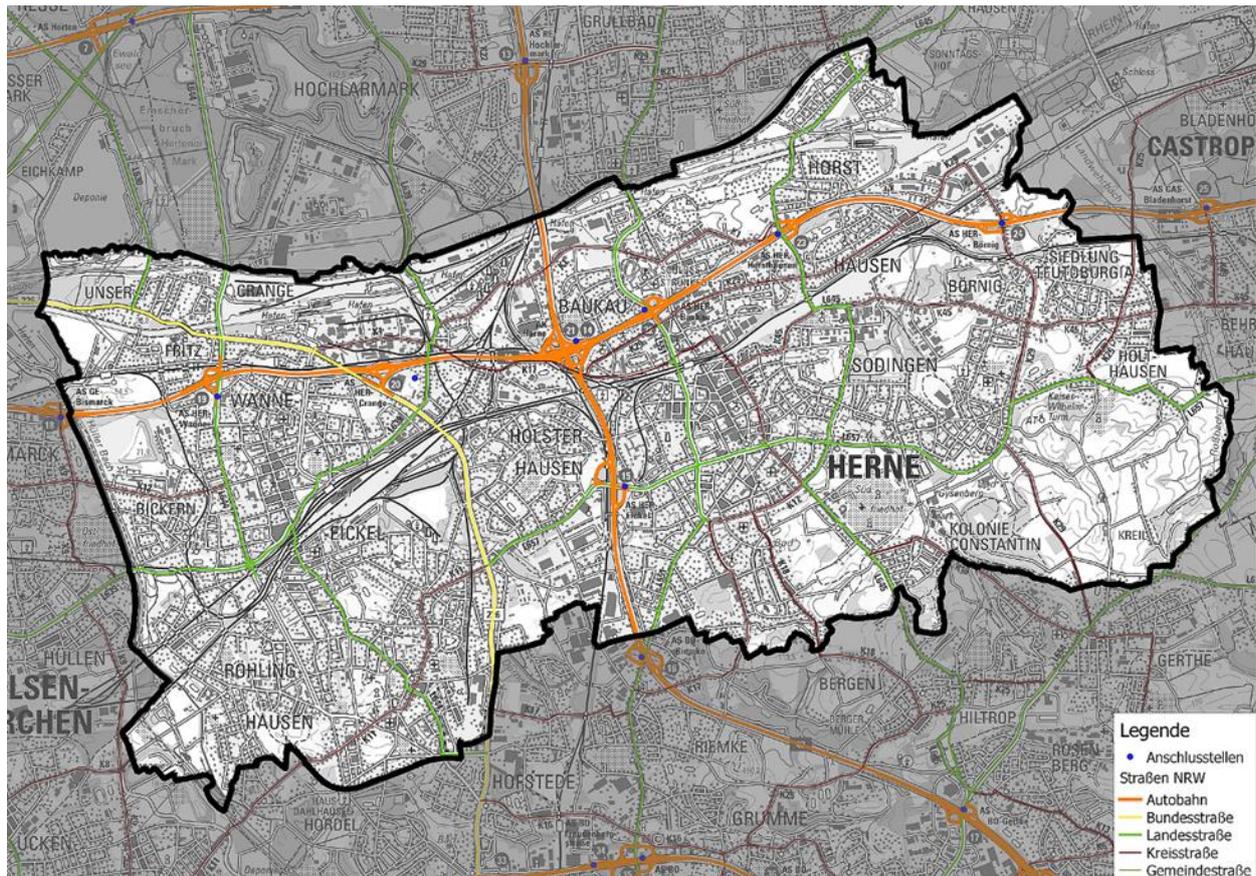


Abbildung 4: Klassifizierte Straßen in Herne (Quelle: Land NRW, 2017)

### Schienennetz

Der Hauptbahnhof der Stadt Herne befindet sich im Westen der Stadt, auf dem Gebiet der ehemals eigenständigen Stadt Wanne-Eickel. Der Hauptbahnhof ist an den Fernverkehr angeschlossen, während der Bahnhof Herne in Herne-Mitte die regionalen Zugverbindungen bedient.

Die Stadtbahnlinie U35 der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) verkehrt zwischen den Endstellen Herne Schloss Strünkede und Bochum Hustadt. Die Straßenbahnlinie 306 der BOGESTRA verkehrt zwischen dem Bochumer Hauptbahnhof und dem Hauptbahnhof Wanne-Eickel (vgl. Abbildung 5). Im westlichen Stadtgebiet gibt es außerdem noch einige Gleistrassen, die von ortsansässigen Industriebetrieben genutzt werden.

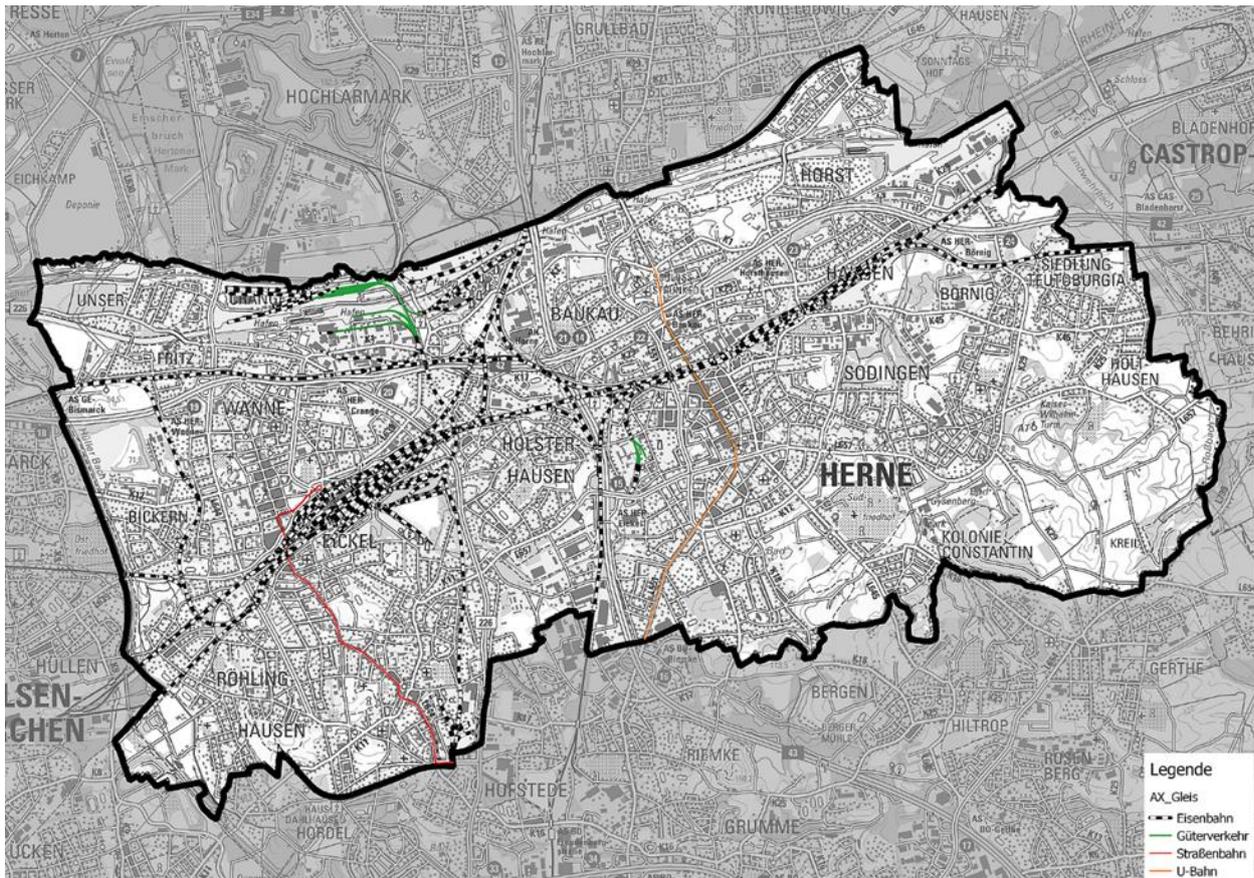


Abbildung 5: Schienenverkehrswege im Stadtgebiet von Herne (Quelle: Land NRW, 2017)

## Wasserwege

Herne ist durch seinen Binnenhafen am Rhein-Herne-Kanal an die überregionalen Schifffahrtswege angeschlossen.

## Flugverkehr

Die nächstgelegenen Flughäfen für die Stadt Herne sind der Flughafen Dortmund – 29 km Luftlinie in östlicher Richtung entfernt – und der Flughafen Düsseldorf, südwestlich in 41 km Entfernung Luftlinie von Herne gelegen. Die Start- und Landebahnen beider Flughäfen liegen weit genug vom Stadtgebiet von Herne entfernt, um keine signifikante Lärmbelastung darzustellen.

### 1.3.3 Verkehrsaufkommen und Mobilität

Die Stadt Herne verfügt durch die in den Jahren 2015 / 2016 durchgeführten Untersuchungen im Rahmen der Aufstellung zum *Masterplan klimafreundliche Mobilität für die Stadt Herne*<sup>10</sup> über ein Verkehrsmodell, das regelmäßig mit den Ergebnissen aktueller Zählungen aktualisiert wird.

<sup>10</sup> Brilon Bondzio Weiser: Masterplan klimafreundliche Mobilität für die Stadt Herne. Bochum, 2016.



Die Hauptlast des Verkehrsaufkommens wird von den Autobahnen und den durch Herne verlaufenden, sonstigen klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) abgewickelt. Besonders hohe Belastungen treten auf dem Westring, auf der Holsterhauser Straße und entlang der Dorstener Straße (B 226) auf.

Gemessen an der Größe und der zentralen Lage der Stadt Herne sind nur wenige systematische, d.h. durch den Ausbaustand der Verkehrsanlagen und die regelmäßig auftretende Verkehrsnachfrage verursachte Kapazitätsengpässe, zu beobachten, wie z. B. entlang der Holsterhauser Straße im Bereich zwischen der Anschlussstelle Herne-Eickel und der Kreuzung mit der Dorstener Straße (B 226) sowie insbesondere an eben diesen Knotenpunkten.

Durch den mittlerweile laufenden Ausbau der heute teilweise überlasteten Autobahnen und die Sanierung der Autobahnbrücken kann mittel- bis langfristig eine tendenzielle Verringerung der Verkehrsnachfrage im innerstädtischen Verkehrsnetz erwartet werden, z.B. auf dem parallel zur A 43 verlaufenden Westring, der heute insbesondere bei Staus auf der Autobahn seine Aufgaben teilweise übernimmt.

Des Weiteren wurde eine repräsentative Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Herner Wohnbevölkerung durchgeführt<sup>11</sup>. Diese Mobilitätsbefragung lieferte unter anderem die Grundlagendaten zur Erstellung des Verkehrsmodells für Herne<sup>12</sup>.

Nach den Ergebnissen der Befragung legen die Herner Bürgerinnen und Bürger durchschnittlich 3,0 Wege pro Person und Tag zurück. Dieser Mobilitätswert ist im bundesweiten sowie im NRW-Vergleich leicht unterdurchschnittlich.

Die Auswertung der Verkehrsmittelwahl der Herner Bevölkerung zeigt einen Anteil von 60,4 % für den MIV (dies entspricht etwa dem bundesweiten Durchschnitt), einen Anteil von 12,8 % für den öffentlichen Verkehr (leicht über dem Durchschnitt), einen Fußverkehrsanteil von 16,4 % (unterdurchschnittlich) und einen Anteil des Fahrradverkehrs (einschließlich Elektrofahrräder) von 10,4 % (durchschnittlich).

Im Hinblick auf eine emissionsarme Mobilität wird angestrebt, den Modal Split-Anteil des Umweltverbunds (ÖV, Fahrradverkehr, Zu-Fuß-Gehen) zu steigern.

Zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen (hier im Fokus: „Lärm“) eignen sich grundsätzlich die Handlungsfelder Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und technische Entwicklung. Die daraufhin im o.g. Masterplan klimafreundlich Mobilität für die Stadt Herne entwickelten Maßnahmen wurden eingehend in verschiedenen Szenarien untersucht worden. Die Förderung und Stärkung der Nahmobilität und des Umweltverbunds sowie die Steigerung der Elektromobilität (auch im Lieferverkehr) bietet hierbei gute Aussichten auf Erfolg, um den Lärm und die Abgase im Straßenverkehr dauerhaft zu reduzieren.

Verschiedene Studien<sup>13</sup> prognostizieren einen Zuwachs im Pkw-Bestand und der Fahrleistung (Kilometer pro Pkw) bei allen Fahrzeugarten. Diese Entwicklung hat höhere Belastungen der Verkehrsinfrastruktur deutschlandweit und somit auch für Herne zur Folge. Die Verkehrsverflechtungsprognose des BMVI für den

---

<sup>11</sup> Helmert, Christoph: Haushaltsbefragung Stadt Herne; Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Herne. Schlussbericht. Aachen, 2015.

<sup>12</sup> Helmert, Christoph: Stadt Herne Verkehrsmodell 2015. Aachen, 2015.

<sup>13</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); et al. (Hrsg.): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung der Ergebnisse. Berlin, 2014c



Pkw-Bestand 2030 sieht folgende Annahmen zur Veränderung der Fahrzeugflotte vor<sup>14</sup>: Die Fahrzeuge mit Otto- bzw. Dieselmotor bleiben mit 34 und 26 % weiterhin dominant. Alternative Antriebstechniken wie Hybrid- oder Elektrofahrzeuge verzeichnen jedoch einen erheblichen Zuwachs und ihr Anteil beträgt zukünftig zusammen etwa 32 %. Zusätzlich entfallen 8 % des Pkw-Bestandes auf gasbetriebene Fahrzeuge.

#### 1.4 Zuständige Behörde

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan ist im § 47e BImSchG festgelegt. Sie obliegt den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen wird die Zuständigkeit der Gemeinde durch den Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (V-5 - 8820.4.1 vom 7.2.2008) zur Lärmaktionsplanung bestätigt.

Für die Stadt Herne ist zuständig

Stadt Herne  
Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Postfach 10 18 20  
44621 Herne  
Telefon: 0 23 23 / 16 16 66  
E-Mail: tiefbauamt@herne.de  
Gemeindeschlüssel: 05916000

Die Gemeinde hat den Lärmaktionsplan in einer Lang- und einer Kurzfassung dem zuständigen Landesministerium – in Nordrhein-Westfalen ist dies das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV) – zu übergeben. Dieses ist nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs.7 des BImSchG zuständig für die Weiterleitung der Informationen an das Bundesamt für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit oder einer von ihm benannten Stelle. Das Bundesamt übergibt die Unterlagen der Europäischen Kommission.

Abweichend davon liegt die Zuständigkeit für die Lärmkartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes beim

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn

Die Lärmkarten für Schienenwege sind im Internet im Geoportal des Eisenbahnbundesamtes einsehbar.<sup>15</sup>

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen eine kooperierende Zusammenarbeit mit den für die Maßnahmenumsetzung zuständigen (übergeordneten) Behörden und Verkehrsträgern zwingend<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Es ist zu beachten, dass die angegebenen Prognosen bereits vor dem im Herbst 2015 bekannt gewordenen „Diesel-“ bzw. „Abgasskandal“ erstellt wurden, bei dem verschiedene Autohersteller zur Umgehung gesetzlich vorgegebener Grenzwerte die Abgaswerte manipulierten.

<sup>15</sup> <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>

<sup>16</sup> z.B. Straßenverkehrsbehörde als untere Verkehrsbehörde



## 1.5 Geltende Grenzwerte

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie gibt keine Grenzwerte vor. In Punkt 8 der einleitenden Erklärungen der Richtlinie ist ausdrücklich festgelegt, dass die konkreten Zahlen für die Grenzwerte von den Mitgliedstaaten festzulegen sind.

In der Bundesrepublik Deutschland regelt das Bundes-Immissionsschutzgesetz das Recht auf Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge. Nach § 47 d Abs. 1 BImSchG sind Lärmaktionspläne aufzustellen, „mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.“ Eine Definition mit rechtlich verbindlichen Grenzwerten, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen, findet sich im Bundes-Immissionsschutzgesetz selbst jedoch nicht. Die näheren Einzelheiten zu Lärmgrenzwerten regeln in Deutschland die entsprechenden Verordnungen und Richtlinien. Unterschieden wird dabei nach *Lärmvorsorge* und *Lärmsanierung*.

Die strengsten Immissionsgrenzwerte finden sich als Vorsorgegrenzwerte beim Neu- bzw. Ausbau von Straßen in der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung, vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist):

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte nach 16.BImSchV (Vorsorgegrenzwerte)

Anlagen / Gebiete	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kur-heimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Bei der nachträglichen Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen, der sogenannten Lärmsanierung, sind die Grenzwerte höher angesetzt. Diese Werte finden sich in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR97<sup>17</sup>.

Im Juni 2010 und zuletzt am 01.08.2020 wurden die in der ursprünglichen Fassung der VLärmSchR97 genannten Auslösewerte zur Lärmsanierung vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr jeweils um 3 dB gesenkt. Danach kommen an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes Maßnahmen der Lärmsanierung in Betracht, wenn die nach RLS-19 berechneten Beurteilungspegel einen der folgenden Auslösewerte (früher Immissionsgrenzwerte genannt) übersteigen:

Tabelle 2: Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen nach VLärmSchR97

Nutzungen	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kur-heimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)
in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)

<sup>17</sup> v. 27.5.1997, Abschnitt 37.1



Die Regelungen der VLärmSchR97 richten sich an die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Autobahnen und Bundesstraßen). Das Land Nordrhein-Westfalen bezieht sich bei der Lärmsanierung für Landesstraßen ebenfalls auf diese Richtlinie.

Eine weitere rechtliche Grundlage, in der sich Richtwerte für Lärm finden (siehe [5]) sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007)<sup>18</sup>. Sie dienen den Straßenverkehrsbehörden als Orientierungshilfe für Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Werte für Lärmsanierung der VLärmSchR97 an<sup>19</sup>.

Tabelle 3: Richtwerte für Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutz-Richtlinie-StV2007)

Immissionsort/Gebietstyp	Richtwerte tags (6-22Uhr)	Richtwerte nachts (22-6 Uhr)
in reinen und allgemeinen Wohn-gebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Um eine einheitliche Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sicherzustellen, hat das Land Nordrhein-Westfalen 2008 per Erlass den Begriff „Lärmproblem“ wie folgt konkretisiert: „Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder  $L_{Night}$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.“ Ab diesen Werten sind Städte und Gemeinden verpflichtet, Lärmaktionspläne aufzustellen. Die Gemeinden können freiwillig niedrigere Schwellenwerte festlegen.

Erkenntnisse aus der Lärmforschung belegen, dass bereits eine Dauerbelastung mit Mittelungspegeln  $\geq 65$  dB(A) tagsüber und  $\geq 55$  dB(A) nachts ein gesundheitliches Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen darstellen. Entsprechend wurde im Jahr 2012 ein neuer Entwurf der Lärmaktionsplanung herausgegeben, in dem diese Werte übernommen wurden. Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen lehnte diese Vorgaben ab. Eine Verabschiedung des Runderlasses ist bis heute nicht geschehen.

Die Vorsorgewerte der Weltgesundheitsorganisation sind mit den Werten von  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 45$  dB(A) sogar noch niedriger angesetzt.

Maßgebend für die Verpflichtung Lärmaktionspläne aufzustellen ist in NRW der auch als „Auslösewert“ bezeichnete Schallpegel von  $L_{DEN} = 70$  dB(A) für den Ganztageswert und der Schallpegel von  $L_{Night} = 60$  dB(A) für nachts, der den Werten des Runderlasses Lärmaktionsplanung von 2008 entspricht.

Im Einzelfall sind separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren notwendig, um zu prüfen, ob Grenz- oder Richtwerte nach deutschem Regelwerk überschritten sind.

<sup>18</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007), Bonn 2007

<sup>19</sup> an die ursprünglichen Werte von 1997



Ein expliziter Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist der Schutz ruhiger Gebiete<sup>20</sup> (vgl. Abschnitt 5.3.2). Ruhige Gebiete in Ballungsräumen werden in den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung definiert als großflächige Gebiete, die einen weitgehend naturbelassenen oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden und eine Größe von über 4 km<sup>2</sup> aufweisen. Die Lärmbelastung (Tag) darf auf dem überwiegenden Teil der Fläche maximal 50 dB(A) betragen (Randbereiche maximal 55 dB(A)) und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche aufweisen).<sup>21</sup>

## 1.6 Berechnungsgrundlagen

Im Rahmen einer Lärmaktionsplanung werden die auf dem Stadtgebiet liegenden Lärmbelastungen berechnet und anschließend in einer Lärmkartierung dargestellt. Die zu erfassenden Geräusche im Rahmen einer Lärmkartierung sind äußerst umfangreich; d.h. sehr viele Punkte in der Fläche, an denen Lärmpegel ermittelt werden müssen, sind alle auch unter verschiedenen Einflussfaktoren zu betrachten (z.B. Wettereinflüsse, wechselnde Verkehrsdichten, Straßenoberfläche). Diese Menge an Daten kann durch Messungen praktisch nicht erhoben werden. Messungen stellen in der Regel nur eine lokale Momentaufnahme dar und sind nicht geeignet, die langfristige Lärmbelastung mit vertretbarem Aufwand für ein größeres Gebiet zu ermitteln.

Daher greift man - getrennt für einzelne Schallquellenarten Straßen, Schiene, Flughäfen, Industrie und Gewerbe - auf vorgeschriebene Berechnungsmethoden zurück, deren Ergebnisse i.d.R. höher sind als durch Messung ermittelte Werte, also zugunsten der Lärmbetroffenen ausfallen.

Weiterhin lassen sich nur durch Berechnungsverfahren die Auswirkungen der verschiedenen denkbaren Maßnahmen der Lärmaktionsplanung hinsichtlich der Lärmbelastung bewerten.

In der vorliegenden 4. Stufe wurden Änderungen an den Berechnungsverfahren vorgenommen, um eine europaweite Harmonisierung der Rechenverfahren zu erreichen. Während die Rechenverfahren in den vorherigen Stufen weitgehend von den in den einzelnen Ländern der EU etablierten Verfahren abgeleitet wurden, ist das Verfahren der 4. Stufe europaweit standardisiert. Daher sind geringe Abweichungen zu den früheren Stufen möglich, und die Werte sind nicht direkt mit früheren Ergebnissen vergleichbar, obwohl die Größenordnung in der Regel vergleichbar ist.

Für die verschiedenen Lärmquellen gilt jeweils die

- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF)
- Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB-D)
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF-D)

Diese Berechnungsverfahren berücksichtigen nicht nur die Parameter der Schallquellen – im Falle des Umgebungslärm an Straßen wären das z.B. die Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung, die

---

<sup>20</sup> Im Ggs. dazu ist weder in der EG-Umgebungslärmrichtlinie noch im deutschen Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Konkretisierung zu ruhigen Gebieten enthalten.

<sup>21</sup> vgl. LAIHinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMKUmlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen mit der Ergänzung zu ruhigen Gebieten entsprechend dem Beschluss zu TOP 10.4.2 der 117. LAISitzung; Ziffer 4



Geschwindigkeit, die Straßenoberfläche - sondern auch die Ausbreitungsparameter für die Schallwellen (z.B. Abstand von der Straße, schallmindernde Hindernisse, Einfluss des Geländes).

Mit der "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)" können die Lärmindizes  $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) und  $L_{Night}$  (Nacht-Lärmindex) der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) für den Straßenverkehr, den Schienenverkehr sowie für Industrie- und Gewerbeanlagen berechnet werden, die für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes benötigt werden.

Die BUB gilt *nicht* für Schallberechnungen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

Die BUB wurde von der Europäischen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods) als europaweit einheitliche Methode für die Beurteilung des Umgebungslärms für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Luftfahrt sowie der Industrie abgeleitet.

Im Vergleich zum in Deutschland verbindlich eingeführten Rechenverfahren in den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)" gibt es Abweichungen, die sich z.B. aus der Einteilung der Fahrzeugklassen des Schwerverkehrs ergeben.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus einem Lärmaktionsplan ist zu beachten, dass die Lärmindizes gemäß § 2 der 34. BImSchV in den deutschen Rechtsvorschriften anders als die Beurteilungspegel in der TA Lärm, der 16. BImSchV (Lärmschutzverordnung) und der 2. Fluglärmschutzverordnung definiert sind. Daher können die Lärmindizes und Beurteilungspegel nicht unmittelbar miteinander verglichen werden.<sup>22</sup>

## 1.7 Schall und Lärm: Wahrnehmung und Auswirkungen

Als „Schall“ bezeichnet die Physik alles, was mit dem Gehör wahrgenommen wird. Wird ein Körper in Schwingung versetzt, entstehen Druckschwankungen, die sich im Raum ausbreiten, sogenannte „Schallwellen“. Neben dem Übertragungsweg über die Luft (Luftschall) kann eine Schallübertragung auch über feste Körper wie z. B. Fundamente stattfinden (Körperschall).

Die Anzahl der Druckschwankungen pro Sekunde charakterisiert die Höhe eines Tons und wird als Frequenz in der Einheit Hertz angegeben. Werden unterschiedliche Töne gleichzeitig wahrgenommen, spricht man von „Geräusch“.

Die Lautstärke eines Tons wird durch den Schalldruckpegel in der Einheit Pascal (= Pa = 1 kg<sup>-1</sup>s<sup>-2</sup>) beschrieben und ist der wichtigste Bewertungsmaßstab für die Beurteilung von Geräuschen. Der Schalldruck wird mit einem Mikrofon gemessen und in eine **logarithmische Skala** umgerechnet. Grund dafür ist, dass das menschliche Hörvermögen eine große Spannweite der Drücke aufweist von ca. 20 µPa bis 20 Pa. Zur besseren Handhabung der sich über sechs Zehnerpotenzen erstreckenden Zahlen wurde ein logarithmiertes Maß entwickelt, das den Schalldruck mit der Hörschwelle als Bezugsschalldruck in Beziehung setzt. Dieses Verhältnis wird in Dezibel (dB) angegeben. Die subjektive Wahrnehmung der Lautstärke ist jedoch nicht über das gesamte Frequenzspektrum gleich - hohe Frequenzen werden vom Menschen lauter empfunden als tiefe Frequenzen. Es wurde daher der sogenannte A-bewertete Schalldruckpegel eingeführt: bei Schallmessungen wird ein zusätzlicher Filter benutzt („A“-Filter), der den

<sup>22</sup> LAI-Hinweise, S.17



höheren Frequenzen ein größeres Gewicht gibt und so dem Lautstärkeempfinden des Menschen angepasst ist.

Der ermittelte Schalldruckpegel wird in **Dezibel (A) (dB(A))** angegeben.

Die Messungen werden über einen bestimmten Zeitraum durchgeführt, in dem die Geräusche unterschiedlich stark schwanken können. Zur Beurteilung verwendet man daher einen **zeitlichen Mittelwert des Geräuschpegels**, den sogenannten **Mittelungspegel**.

Der Bereich des menschlichen Hörens beginnt an der Hörschwelle und endet an der Schmerzgrenze.



Abbildung 6: Wahrnehmung und Wirkung verschiedener Schallpegel  
(Quelle: [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de))

Für die Dezibel-Skala gelten **besondere Rechenregeln**:

Die Addition von zwei gleich lauten Schallpegeln (z.B. durch eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens) bewirkt eine Pegelerhöhung von 3 dB. Eine **Zunahme von 10 dB** wird subjektiv als **Verdoppelung des Lärms** empfunden. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass das menschliche Gehör Änderungen von Schallpegeln erst ab einer Pegeldifferenz von 2 bis 3 dB(A) als Veränderung deutlich wahrnimmt.

„Schall“ wird erst dann als „Lärm“ bezeichnet, wenn er das körperliche, seelische und soziale Wohlbefinden der Menschen beeinträchtigt. Als „Lärm“ werden also **Geräusche** bezeichnet, die zu **Störungen, Belästigungen** oder **Gesundheitsschäden** führen können.



## 2. Ergebnisse der Lärmkartierung<sup>23</sup>

### 2.1 Lärmbelastung durch den Straßenverkehr

Die Lärmkarte (Abbildung 7) zeigt die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr. Dargestellt ist der 24-Stunden-Lärmindex  $L_{DEN}$  (DEN = Day/Evening/Night) im Bereich von

$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$  bis  $> 75 \text{ dB(A)}$ .

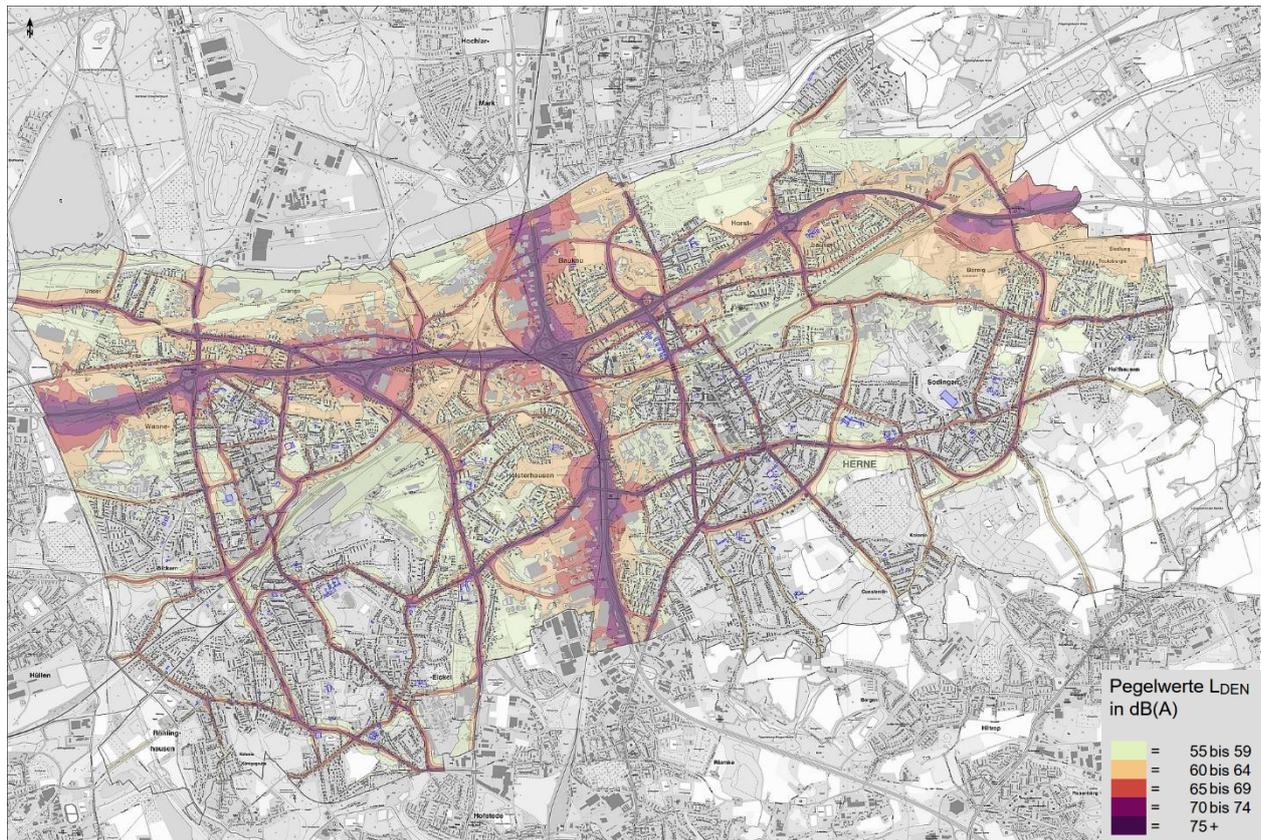


Abbildung 7: Kartierung des Umgebungslärms Straße  $L_{DEN}$  (Quelle: Lärmkartierung, 2023)

Deutlich zu erkennen sind die Trassen der Straßen mit der höchsten Verkehrsbedeutung, z.B. die Bundesautobahnen A42 und A43.

<sup>23</sup> Die Berechnung der Lärmkarten wurde im Jahr 2015 durchgeführt und an das zuständige Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) übergeben (Brilon, Bondzio, Weiser: Lärmkartierung für die Stadt Herne, Bochum 2015).



## 2.2 Lärmbelastung durch den allgemeinen Schienenverkehr

Die Lärmkarte (Abbildung 8) zeigt die Lärmbelastung durch den allgemeinen Schienenverkehr. Dargestellt ist der 24-Stunden-Lärmindex  $L_{DEN}$  (DEN = Day/Evening/Night) im Bereich von

$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$  bis  $> 75 \text{ dB(A)}$ .

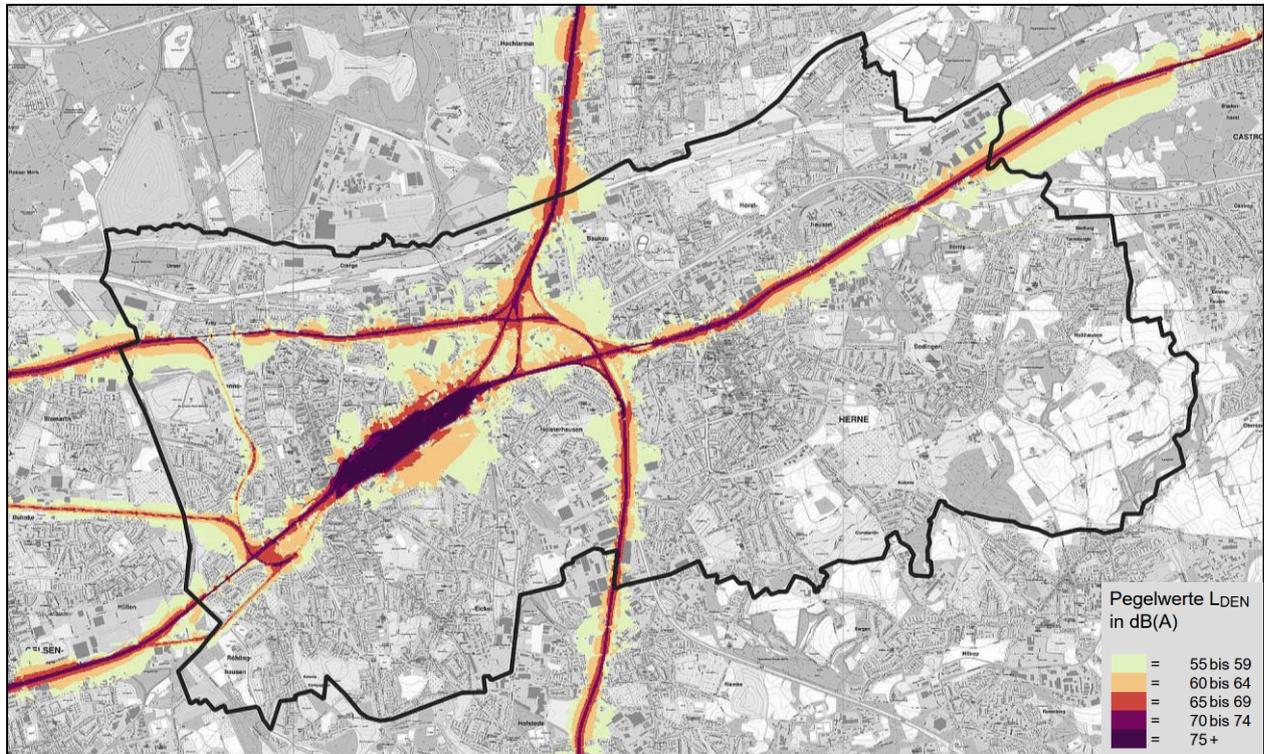


Abbildung 8: Kartierung des Umgebungslärms,  $L_{DEN}$  durch allgemeinen Schienenverkehr (Quelle: <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>, 2023)

Die Lärmkartierung für die DB-Hauptstrecken wurde vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt und wird hier nachrichtlich übernommen.



## 2.3 Lärmbelastung durch den sonstigen Schienenverkehr

Die Lärmkarte (Abbildung 9) zeigt die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr. Dargestellt ist der 24-Stunden-Lärmindex  $L_{DEN}$  (DEN = Day/Evening/Night) im Bereich von

$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$  bis  $> 75 \text{ dB(A)}$ .

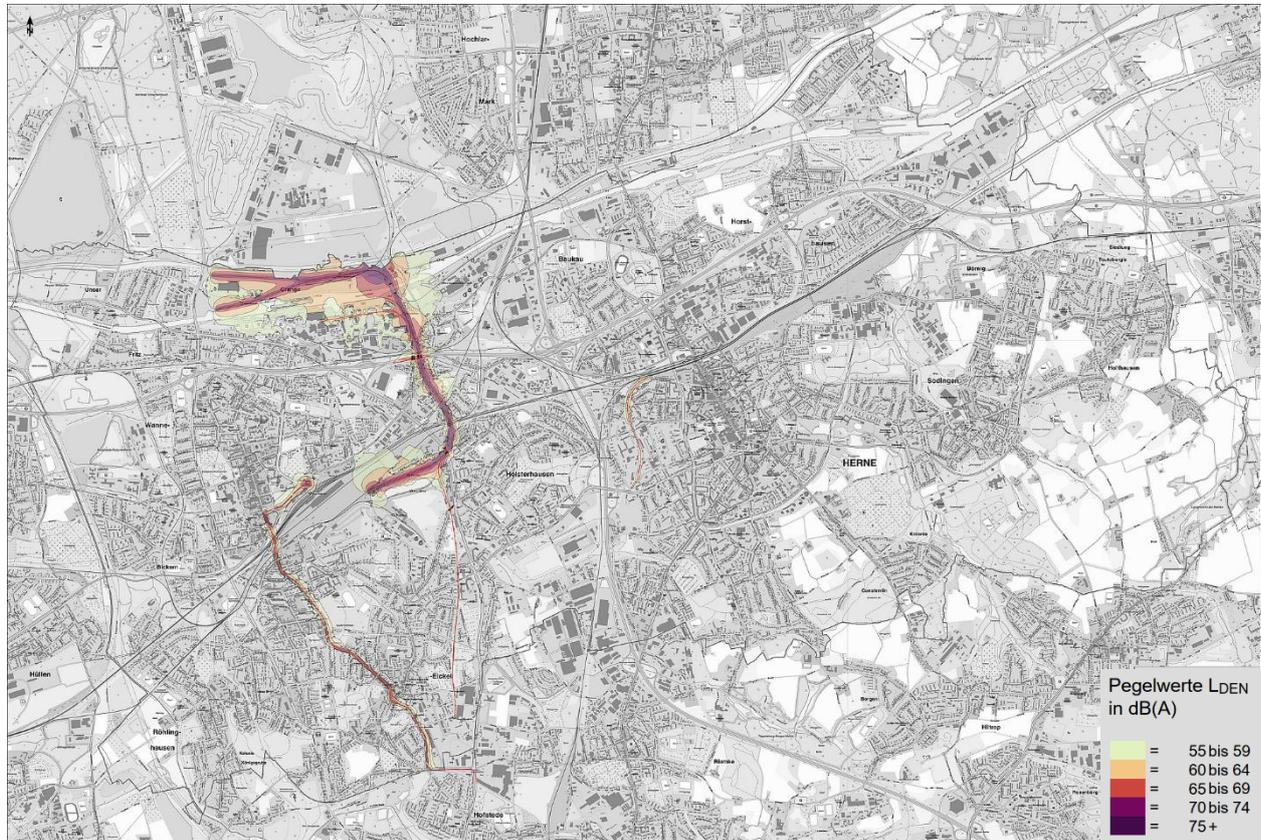


Abbildung 9: Kartierung des Umgebungslärms,  $L_{DEN}$  durch sonstigen Schienenverkehr (Quelle: Lärmkartierung, 2023)

Schienenverkehr außerhalb der DB-Gleise wird in Herne ausschließlich von der Straßenbahnlinie 306 und der U-Bahnlinie 35, sowie einzelnen privaten Industriebahnen (Wanner-Herner-Eisenbahn, INEOS und Evonik Degussa) durchgeführt.

Dabei ist zu beachten, dass von der Stadtbahnlinie U35 auf dem Herner Stadtgebiet keine Geräuschemissionen ausgehen, da sie vollständig unterirdisch verkehrt. Bei der Straßenbahnlinie 306 gibt es die Besonderheit, dass hier in der Regel moderne Fahrzeuge der Firma Stadler zum Einsatz kommen, die über eine spezielle Technologie verfügen (sogenannte Schienenkopfbenetzung), durch die das Quietschen in Kurven deutlich reduziert wird.

In der Berechnungsvorschrift wurde jedoch keine Berücksichtigung dieser Besonderheit vorgenommen. Aus diesem Grund wurden die üblichen Zuschläge für enge Radien in den Kurven der Gleise berücksichtigt. Insofern ist davon auszugehen, dass die in der Kartierung in den Kurven dargestellten hohen Pegelwerte eine Überschätzung der realen Situation darstellen.



## 2.4 Industrieanlagen, Häfen und Gewerbe

Die folgende Tabelle zeigt alle IVU-Anlagen (IVU = integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung), die zum Zeitpunkt der Lärmkartierung genehmigt waren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Anlagen im täglichen Betrieb den Regelungen der 6. allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA-Lärm) unterliegen. Die Verordnung definiert eindeutige Obergrenzen der Schallimmission, die den benachbarten schützenswerten Nutzungen der Anlagen entsprechen. Die Einhaltung dieser Obergrenzen wird im täglichen Betriebsablauf überwacht, sodass nennenswerte Probleme in der Regel nicht zu erwarten sind.

Tabelle 4: Relevante IVU-Anlagen in Herne (in der 4. Stufe der Lärmkartierung)

Name	Kennung	Schalleistung	Lage
REMONDIS Herne GmbH	BR_AR_90583660010	65	373561; 5712354
REMONDIS Industrie Service	BR_AR_01906470010	70	373148; 5712050
STEAG GmbH	BR_AR_03272520120	70	374331; 5712628
BAV Aufbereitung Herne GmbH	BR_AR_51111130010	65	374184; 5712944
BAV Aufbereitung Herne GmbH	BR_AR_51111130020	65	374186; 5712949
Evonik Operations GmbH	BR_AR_09119281321	70	374097; 5708349
Evonik Operations GmbH	BR_AR_09119281411	65	374107; 5708348
Evonik Operations GmbH	BR_AR_09119281710	65	374108; 5708358
Deutsche Benkert GmbH	BR_AR_01579570010	65	378063; 5712339
Uniper Kraftwerke GmbH	BR_AR_02711610200	68	373717; 5710091
Heinrich Müntefering Industrie- und Städtereinigungs-GmbH	BR_AR_01930270010	67	373914; 5711369
INEOS Solvents Germany GmbH	BR_AR_01631778259	70	376102; 5711869
INEOS Solvents Germany GmbH	BR_AR_01631778261	70	376075; 5710969
SUEZ RR IWS Remediation GmbH	BR_AR_06328350010	70	375248; 5709553
Innospec Deutschland GmbH	BR_AR_0260392008	70	371092; 5710929

Die Stadt Herne ist nur von wenigen industriellen Lärmquellen betroffen. Mehrere befinden sich entlang des Rhein-Herne-Kanals im Gewerbegebiet Crange.

Die Häfen Wanne-West und Wanne-Ost fallen aufgrund zu geringer Umschlagsmengen nicht unter die EG-Umgebungslärmrichtlinie



Die Lärmkarte (Abbildung 10) zeigt die Lärmbelastung durch Industrieanlagen, Häfen und Gewerbe. Dargestellt ist der 24-Stunden-Lärmindex  $L_{DEN}$  (DEN = Day/Evening/Night) im Bereich von

$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$  bis  $> 75 \text{ dB(A)}$ .



Abbildung 10: Kartierung des Umgebungslärms  $L_{DEN}$  durch Industriebetriebe (Quelle: Lärmkartierung, 2023)



## 2.5 Flugverkehr

Ein schalltechnisch relevantes Flugverkehrsaufkommen ist über dem Stadtgebiet von Herne nicht vorhanden. Auch wenn Flugzeuge im Anflug auf die Flughäfen Dortmund und Düsseldorf am Himmel zu sehen sind, ist deren Lärmimmission auf das Stadtgebiet von Herne nicht maßgebend im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie. Zur Verdeutlichung dieses Sachverhalts ist in Abbildung 11 die Lärmkartierung für Fluglärm als 24-Stunden-Lärmindex  $L_{DEN}$  (DEN = Day/Evening/Night) im Bereich von  $L_{DEN} > 55$  dB(A) bis  $> 75$  dB(A) für die weitere Umgebung von Herne dargestellt.

Dargestellt sind die An- und Abflugbereiche der Flughäfen Düsseldorf, Dortmund und Essen sowie die Lage von Herne mit einer blauen Markierung. Es ist deutlich zu erkennen, dass die Bereiche mit Werten von 55 dB(A) und darüber das Stadtgebiet von Herne nicht berühren.

Folglich lässt sich feststellen, dass Fluglärm für das Stadtgebiet von Herne nicht relevant ist. Auch wenn vereinzelt Flugzeuge am Himmel sicht- und hörbar sind, ist die Lärmbelastung aufgrund der Höhe und der relativen Seltenheit dieser Ereignisse nicht von signifikanter Größenordnung.

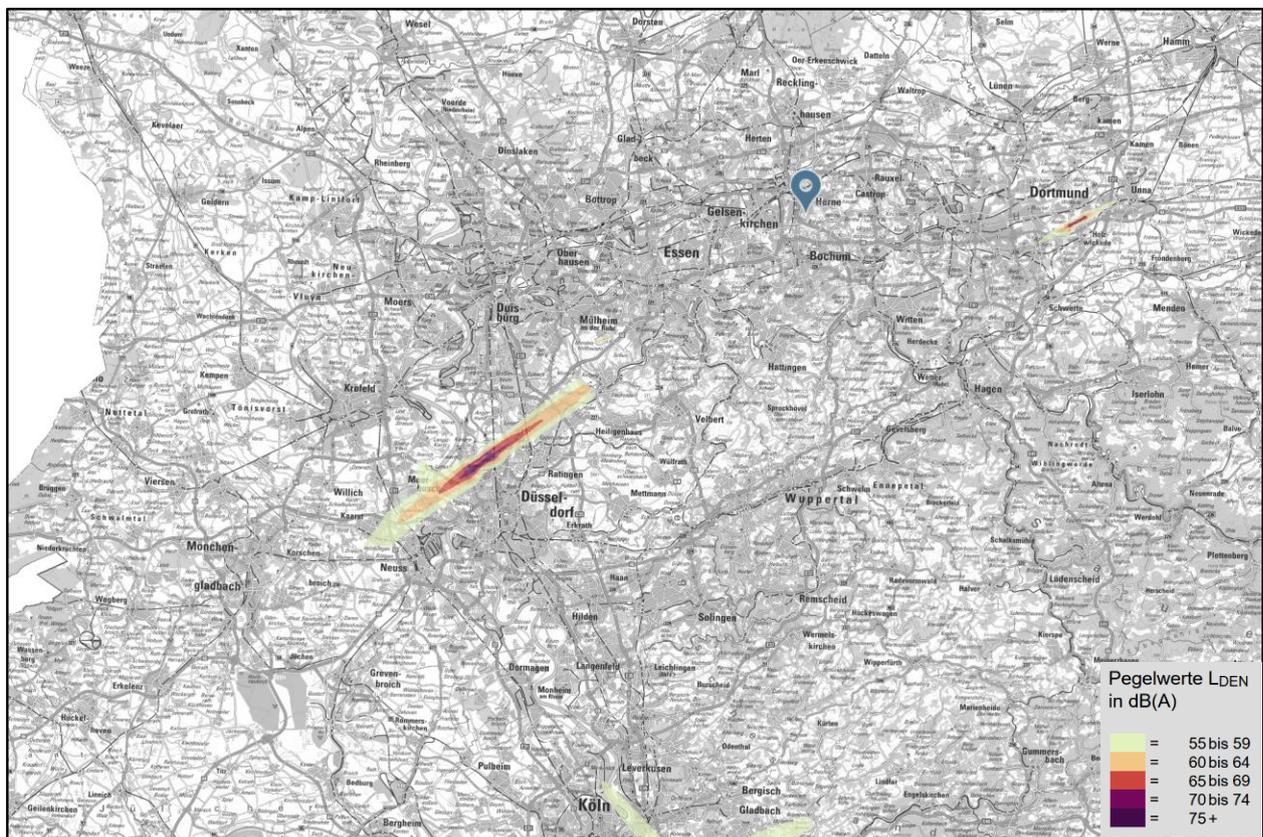


Abbildung 11: Kartierung des Umgebungslärms  $L_{DEN}$  durch Fluglärm, Herne: blaue Markierung (Quelle: Lärmkarten NRW, LANUV, (<https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>))



## 2.6 Betroffenzahlen

### Grundlagen

Die geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Menschen, der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser wurde mit der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)“ ermittelt.

Diese Berechnungsvorschrift beschreibt verschiedene Verfahren zur Verknüpfung von Einwohnerzahlen mit berechneten Beurteilungspegeln. Im vorliegenden Fall lagen Angaben zur Anzahl der Wohnungen und der Einwohner pro Adresse vor.

Da die Beurteilungspegel nach den Berechnungsverfahren (vgl. Abschnitte 2.1 bis 2.4) für eine Höhe von 4 m über Gelände berechnet werden, werden alle Bewohner eines Gebäudes auf diese Höhe bezogen. Die geschätzte Anzahl der Lärmbetroffenen wird für bestimmte Pegelklassen berechnet, die in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV, März 2006) in § 4 (4) Nr. 1 definiert sind (vgl. Tabellen 4, 6, 8 und 10).

Dabei wird der Außenpegel an jeder Fassade eines Gebäudes ermittelt. Überschreitet eine Fassade eines Gebäudes einen bestimmten Wert, z.B.  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) tags, so werden alle Bewohner des Gebäudes, auch an Fassaden, an denen die Grenzwerte nicht überschritten werden, dieser Pegelklasse zugeordnet.

Weiterhin werden durch die Lärmkartierung auch lärmsensible Einrichtungen wie Schulen und Krankenhäuser ermittelt, die nach § 4 (6) 34. BImSchV in Lärmpegelklassen von  $>55$  dB(A),  $>65$  dB(A) und  $>75$  dB(A) eingeteilt sind.

### Straßenverkehrslärm

Die Ergebnisse der Lärmkartierung ergaben eine Anzahl von 14.803 Personen, die von einem 24-Stunden-Pegel  $> 70$  dB(A) durch Straßenverkehrslärm betroffen sind. Nachts sind 18.377 Personen einem Lärmpegel von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt.

Tabelle 5 Betroffenzahlen nach BEB – Straßenverkehrslärm ( $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ )

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen in Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade von					
$L_{DEN}$ [dB(A)] =	$>55 \dots \leq 60$	$>60 \dots \leq 65$	$>65 \dots \leq 70$	$>70 \dots \leq 75$	$>75$
N	32.774	26.986	22.686	13.729	1.074
$L_{Night}$ [dB(A)] =	$>50 \dots \leq 55$	$>55 \dots \leq 60$	$>60 \dots \leq 65$	$>65 \dots \leq 70$	$>70$
N	32.200	26.700	16.722	1.603	52

Tabelle 6 Betroffene lärmsensible Einrichtungen nach BEB – Straßenverkehrslärm ( $L_{DEN}$ )

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser			
$L_{DEN}$ [dB(A)] =	$>55$	$>65$	$>75$
N Wohnungen	51.200	19.500	550
N Schulgebäude	111	33	-
N Krankenhausgebäude	12	-	-



Tabelle 7 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen – Straßenverkehrslärm

<b>L<sub>DEN</sub> [dB(A)] =</b>	<b>L<sub>DEN</sub></b>	<b>L<sub>Night</sub></b>
Lärmkennziffer LKZ	750.697	443.258
Geschätzte Fälle HA/HSD	18.700	5.300

### Schienerverkehrslärm (Bund)

Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden von dem Eisenbahn-Bundesamt übernommen. 23 Personen der Stadt Herne sind von einem 24-Stunden-Pegelwert von > 70 dB(A) betroffen, der durch Schienenlärm verursacht wird. Nachts sind 133 Personen einem Schallpegel ausgesetzt, der oberhalb von 60 dB(A) liegt.

Tabelle 8 Betroffenzahlen nach BEB – Schienenverkehrslärm Bund ( L<sub>DEN</sub> und L<sub>Night</sub> )

<b>Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen in Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade von</b>					
<b>L<sub>DEN</sub> [dB(A)] =</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70 .. ≤75</b>	<b>&gt;75</b>
N	4.545	1.963	346	23	-
<b>L<sub>Night</sub> [dB(A)] =</b>	<b>&gt;50 .. ≤55</b>	<b>&gt;55 .. ≤60</b>	<b>&gt;60 .. ≤65</b>	<b>&gt;65 .. ≤70</b>	<b>&gt;70</b>
N	3.387	1.467	121	12	-

Tabelle 9 Betroffene lärmsensible Einrichtungen nach BEB – Schienenverkehrslärm ( L<sub>DEN</sub> )

<b>Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser</b>			
<b>L<sub>DEN</sub> [dB(A)] =</b>	<b>&gt;55</b>	<b>&gt;65</b>	<b>&gt;75</b>
Belastete Fläche in km <sup>2</sup>	5,53	1,51	0,08
N Wohnungen	3.275	176	-
N Schulgebäude	15	1	-
N Krankenhausgebäude	4	2	-

Tabelle 10 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen – Schienenverkehrslärm

<b>L<sub>DEN</sub> [dB(A)] =</b>	<b>L<sub>DEN</sub></b>	<b>L<sub>Night</sub></b>
Lärmkennziffer LKZ	27.374	43.634
Geschätzte Fälle HA/HSD	1.123	478



## Schienenverkehrslärm (Sonstige Schiene)

Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden von der Lärmkartierung Stufe 4 übernommen. Ca. 464 Personen sind von einem 24-Stunden-Pegelwert von > 70 dB(A) betroffen, der durch Schienenlärm verursacht wird. In der Nacht sind 1.112 Personen der Stadt Herne einem Schallpegel ausgesetzt, der oberhalb von 60 dB(A) liegt.

Tabelle 11 Betroffenzahlen nach BEB – Schienenverkehrslärm (  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  )

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen in Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade von					
$L_{DEN}$ [dB(A)] =	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1.571	897	1.524	437	27
$L_{Night}$ [dB(A)] =	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1.117	1.412	895	217	0

Tabelle 12 Betroffene lärmsensible Einrichtungen nach BEB – Schienenverkehrslärm (  $L_{DEN}$  )

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser			
$L_{DEN}$ [dB(A)] =	>55	>65	>75
N Wohnungen	2.300	1.000	14
N Schulgebäude	-	-	-
N Krankenhausgebäude	-	-	-

Tabelle 13 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen – Schienenverkehrslärm

$L_{DEN}$ [dB(A)] =	$L_{DEN}$	$L_{Night}$
Lärmkennziffer LKZ		
Geschätzte Fälle HA/HSD	1.000	500

## Zusammenfassende Betrachtung

In Herne geht die mit Abstand größte Lärmbelastung der Bürger von den klassifizierten Straßen aus. Rund 18.350 Personen sind nachts von Straßenlärm über 60 dB(A) betroffen.

Tabelle 14 Zusammenfassende Betrachtung der Lärmbetroffenheit

Lärmquelle	Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen in Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade von	
	$L_{DEN}$ > 70 dB(A)	$L_{Night}$ > 60 dB(A)
Straße	14.800	18.350
Schiene Bund	23	133
Schiene privat	450	1.100

Eine Gesamtlärmbetrachtung – also eine *Überlagerung* der Pegelwerte von Straße, Schiene und Industrie – ist gemäß der EG-Umgebungslärmrichtlinie nicht vorgesehen.



Im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung und die Entwicklung von möglichen Verbesserungsmaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass die Möglichkeiten der Einflussnahme der Stadt Herne auf die Deutsche Bahn bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an Gleistrassen grundsätzlich begrenzt sind.

Das EBA ist auch zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten LAP für die Hauptschienenstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit (innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen). Das Eisenbahnbundesamt hat einen detaillierten Lärmaktionsplan erstellt, auf den hier verwiesen wird<sup>24</sup>. Im Anhang II des Entwurfs findet sich eine detaillierte Auswertung und Maßnahmenbeschreibung für die Stadt Herne. Abbildung 12 zeigt einen Auszug mit der Übersicht der identifizierten Lärmschwerpunkte und der Aktionsbereiche.

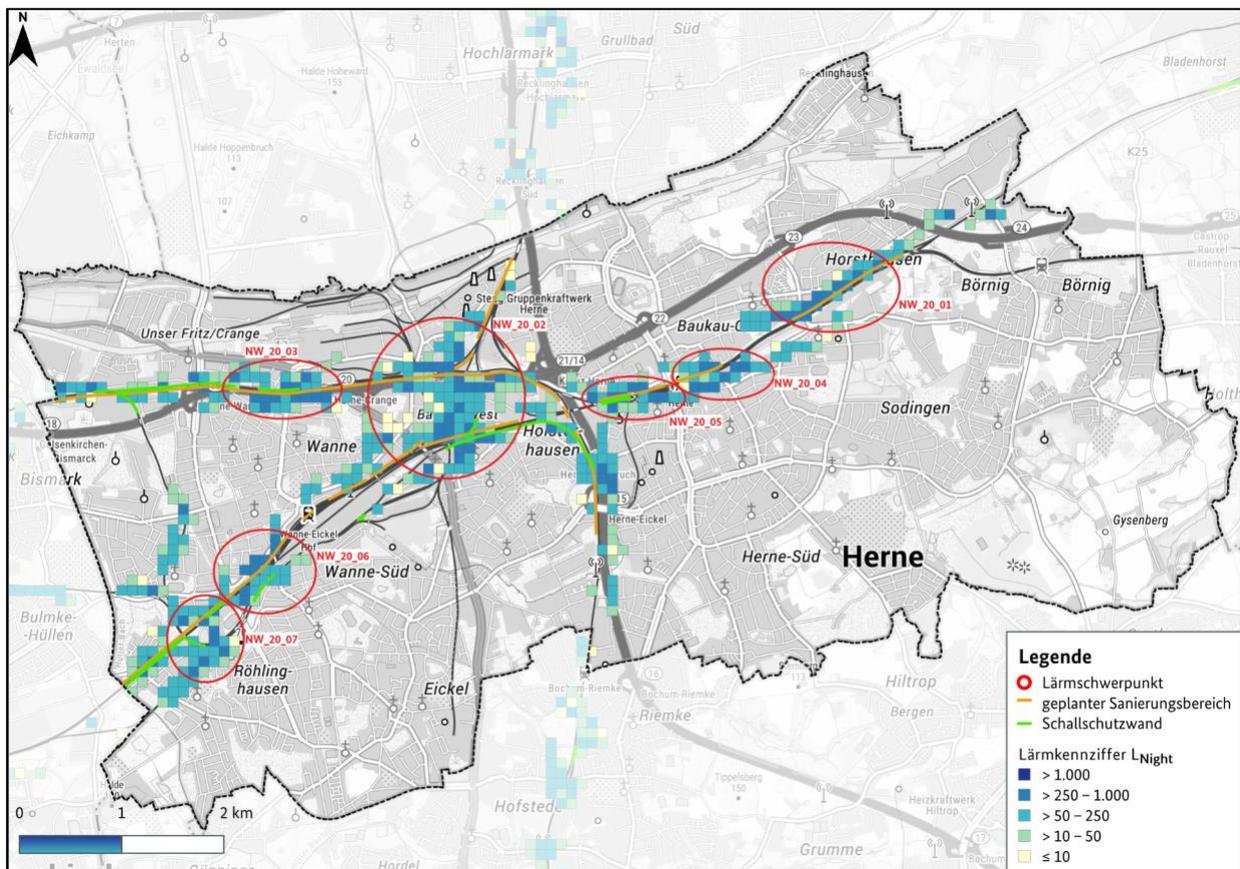


Abbildung 12: Auszug aus dem Lärmaktionsplan des EBA für den Schienenverkehr.

<sup>24</sup> [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html)



## 2.7 Auswertung der Lärmkartierung für die Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Vorarbeiten zur Lärmaktionsplanung wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe 4 ergänzt und mit den vorliegenden Detailinformationen zu den einzelnen Lärmemissionsparametern überarbeitet.

Die ursprüngliche Lärmkartierung wurde mit den vom Land NRW digital zur Verfügung gestellten Daten durchgeführt. Gemäß den Vorgaben des LANUV wurden die Berechnungen pauschal mit dem Fahrbelag „nicht geriffelter Gussasphalt“ durchgeführt. Für das Stadtgebiet Herne wurden die bisher durchgeführten Maßnahmen zur Deckensanierung im Modell berücksichtigt. Außerdem lag die Information von Seiten der Stadt vor, dass in aller Regel Splittmastix-Asphalt verbaut wird. Gussasphalt kommt in der Regel nicht zum Einsatz. Mit diesen Informationen wurde die Kartierung überarbeitet. Die Darstellung in Abbildung 7 zeigt bereits die überarbeitete Fassung.

In der Anlage sind die Darstellungen für  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  maßstäblich dargestellt.

Abbildung 10 zeigt die Einwohnerdichte bezogen auf ein Raster von 100 m x 100 m. Deutlich erkennbar sind die siedlungsschwerpunkte. Die im Rahmen der Kartierung berücksichtigten Straßen sind in dieser Darstellung als rote Linien erkennbar.

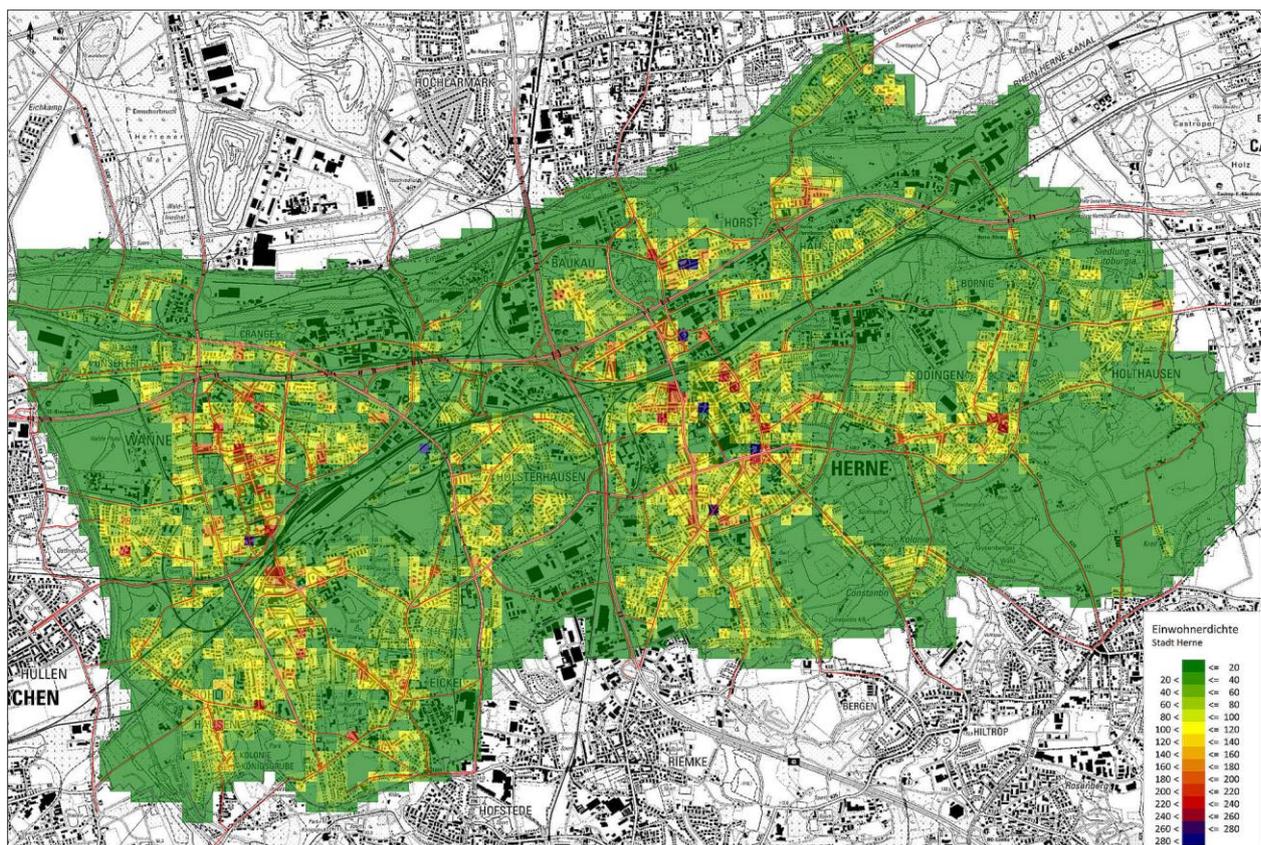


Abbildung 13: Einwohnerdichte je 100 x 100 m der Stadt Herne

Mit den daraus ermittelten Lärmkarten wurde eine Auswertung der Gebäude durchgeführt, bei denen die Auslösewerte von  $L_{DEN} = 70$  dB(A) und/oder  $L_{Night} = 60$  dB(A) überschritten wurden.

**Abbildung 14** zeigt die Gebäude, bei denen aufgrund von Straßenverkehrslärm die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung durch den  $L_{DEN}$  und/oder den  $L_{Night}$  überschritten wurden.

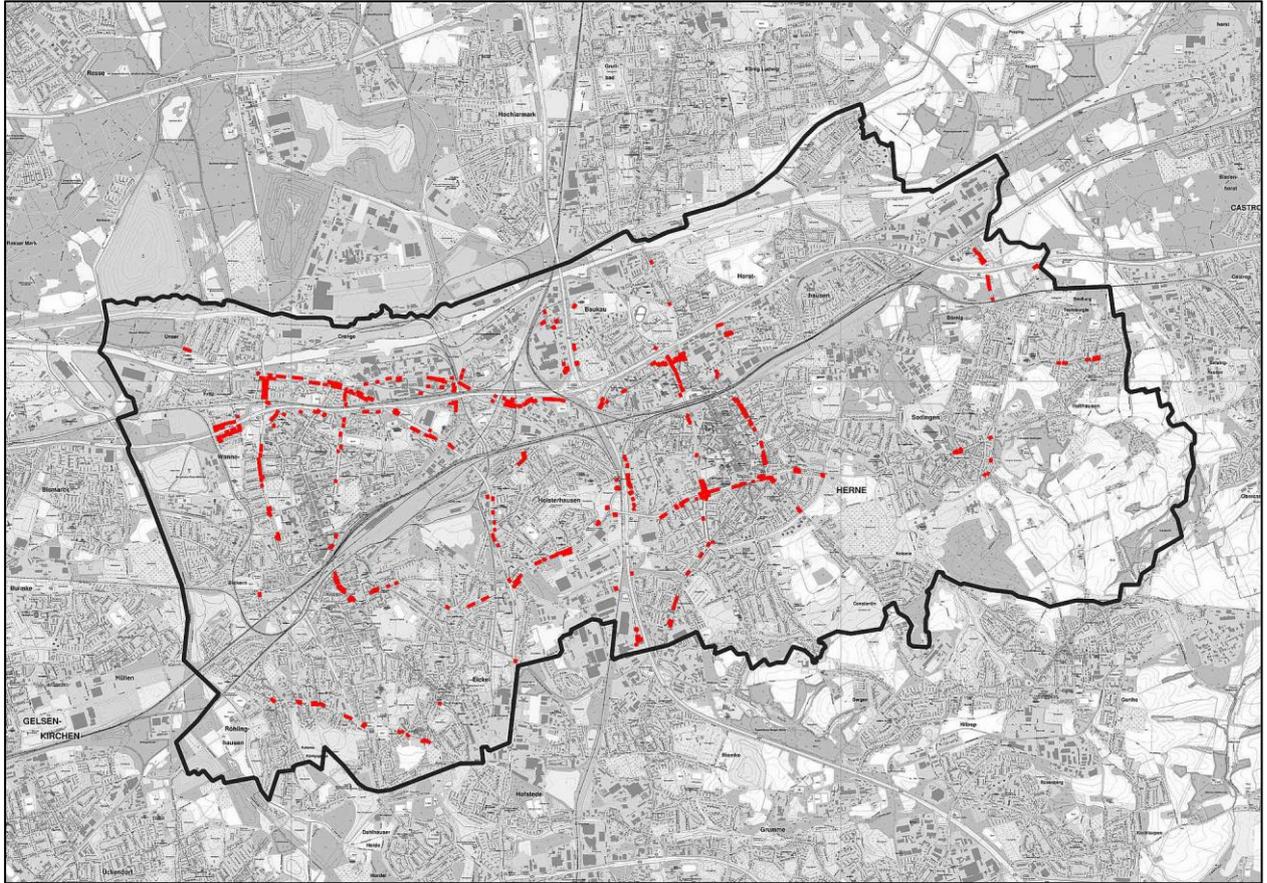


Abbildung 14: Bereiche mit Überschreitung der Auslösewerte für Lärmaktionsplanung von 70/60 dB(A) durch den L<sub>den</sub> bzw. L<sub>night</sub> Straßenlärm



### 3. Identifizierung von Aktionsbereichen

Nach dem Erlass des Landes NRW zur Lärmaktionsplanung (vgl. Abschnitt 1.5) sind Gemeinden verpflichtet Lärmaktionspläne für Bereiche aufzustellen, in denen der  $L_{DEN}$  einen Wert von 70 dB(A) überschreitet und/oder der  $L_{Night}$  über 60 dB(A) liegt. Durch die Verknüpfung mit der Einwohnerzahl ist es möglich, eine Reihenfolge zu definieren, welche die Dringlichkeit von Minderungsmaßnahmen beschreibt.

Mit Hilfe der Lärmkennziffer (LKZ) können Konfliktbereiche identifiziert und gewichtet werden. Die Lärmkennziffer berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i(L_i - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl der Betroffenen
- $L_i$ : Pegelwert für die Anzahl Betroffener  $n_i$
- $L_S$ : Schwellenwert

Die Lärmkennziffer ermittelt insofern ein Maß für die Überschreitung eines Schwellwertes in Verbindung mit einer Anzahl an Betroffenen in einer normierten Fläche. Dabei wird der Schwellenwert nach den Vorgaben des LAI mit 70 dB(A) für den  $L_{DEN}$  und 60 dB(A) für den  $L_{Night}$  angesetzt.

Abbildung 15 zeigt die Lärmkennziffer für die Hotspots über 60dB(A) im Nachtzeitraum.

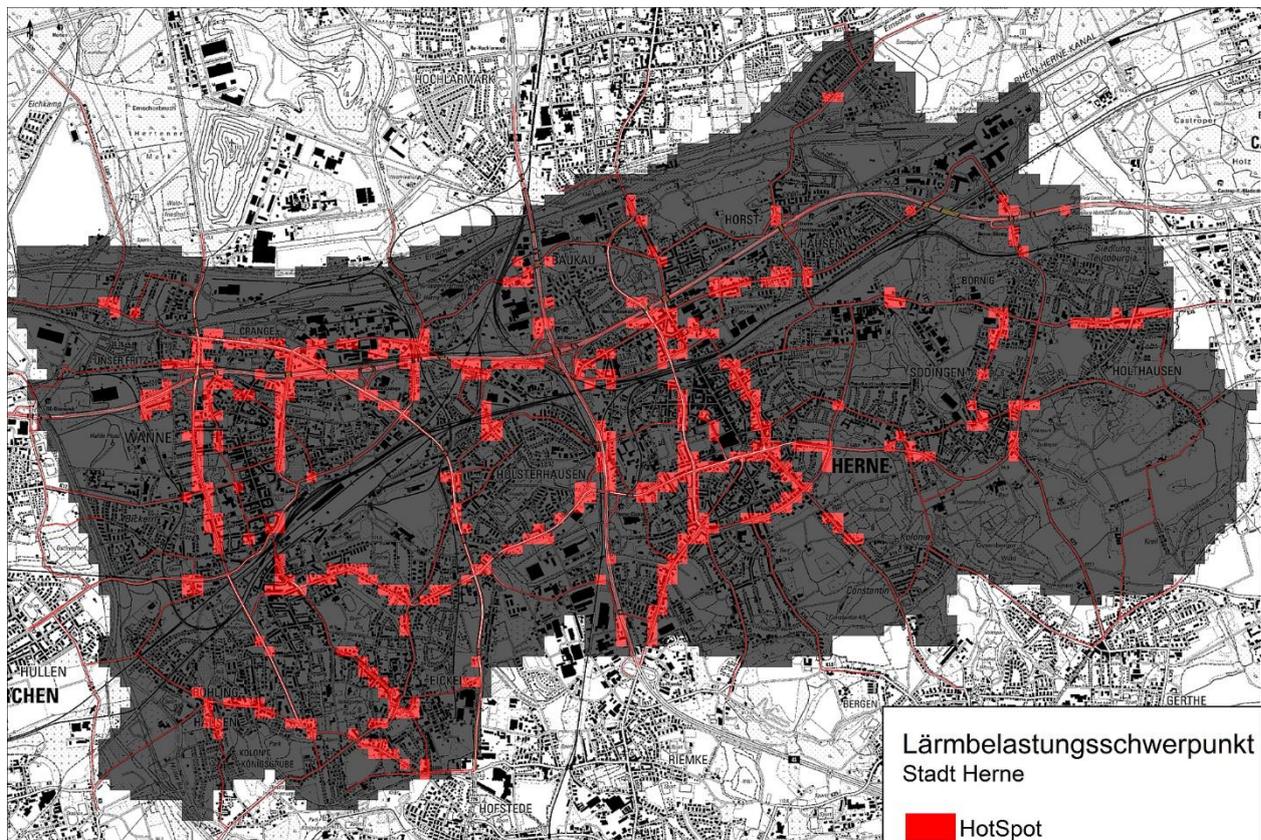


Abbildung 15: Lärmkennziffer für die Hotspots durch den  $L_{Night}$  durch Straßenlärm



## 4. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

### 4.1 Organisation und Ablauf

Mit der Pressemitteilung vom September 2023 wurde die Herner Bevölkerung über die Presse und das Internet aufgefordert, sich aktiv am Lärmaktionsplan zu beteiligen. In einem ersten Schritt konnten sich interessierte Bürger über Lärmquellen und Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet informieren und wurden gebeten, Umgebungslärmbelastungen in ihrem persönlichen Umfeld zu beschreiben. Dazu wurde ein Internetportal entwickelt, das den Bürgern umfassende Informationen zu den Themen Lärmbelastung und Lärmaktionsplanung bietet.

Konkret enthielt diese Online-Bürgerbeteiligung folgende Mitteilungen:

- Aufruf zur Mithilfe, um Herne leiser zu machen,
- Online-Formular mit interaktiver Stadtkarte zur Angabe von Orten in Herne, die persönlich als zu laut empfunden werden sowie ggf. Vorschläge, wie der Lärm gemindert werden könnte,
- die im Jahr 2023 erstellten Lärmkarten für Tag und Nacht getrennt nach verschiedenen Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr, Industrie- und Gewerbe), dargestellt in einem benutzerfreundlichen „Lärmkarten Viewer“ des Umgebungslärm-Portals des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen,
- Online-Formular mit interaktiver Stadtkarte zur Angabe von „Ruhigen Orten“ in Herne, die vor Lärm geschützt werden sollen (großflächige Landschaftsräume, Erholungs- und Freizeitgebiete, Stadtparks, Wald- und Grünflächen, Spazierwege usw.),
- Weiterführende Links (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Umweltbundesamt, Eisenbahn-Bundesamt),
- Kontaktdaten

sowie – falls ein persönlicher Kontakt bevorzugt wird - die Angabe eines Ansprechpartners im Fachbereich Tiefbau und Verkehr der Stadt Herne.

Erfahrungen zeigen, dass Aufrufe zu konventionellen Bürgerbeteiligungen (Abendveranstaltungen) hinsichtlich des Themengebiets Lärm wenig Resonanz finden. Daher empfiehlt auch das Land NRW, darauf zu verzichten. Stattdessen wird die Beteiligung mittels des Internets als gute Alternative erachtet. Zusätzlich zur Online-Beteiligung wurde eine Beteiligung in Form einer Öffentlichen Auslegung im Technischen Rathaus angeboten, um auch Personen die Möglichkeit zur Teilnahme zu geben, die nicht so vertraut mit dem Internet sind.

### 4.2 Auswertung

Die erste Beteiligungsphase fand im Zeitraum vom 11. September 2023 bis zum 09. Oktober 2023 statt.

Abbildung 16 zeigt die von den Bürgern gemeldeten Lärmprobleme im Stadtgebiet nach Lärm- Kategorien. Jeder Punkt repräsentiert eine Nennung. Die Farben entsprechen den möglichen Lärmquellen.

Abbildung 17 zeigt die Lärmprobleme im Stadtgebiet, die von Bürgern nach Lärmkategorien gemeldet wurden. Jeder Punkt stellt eine Nennung dar. Die Farben entsprechen den möglichen Lärmquellen.

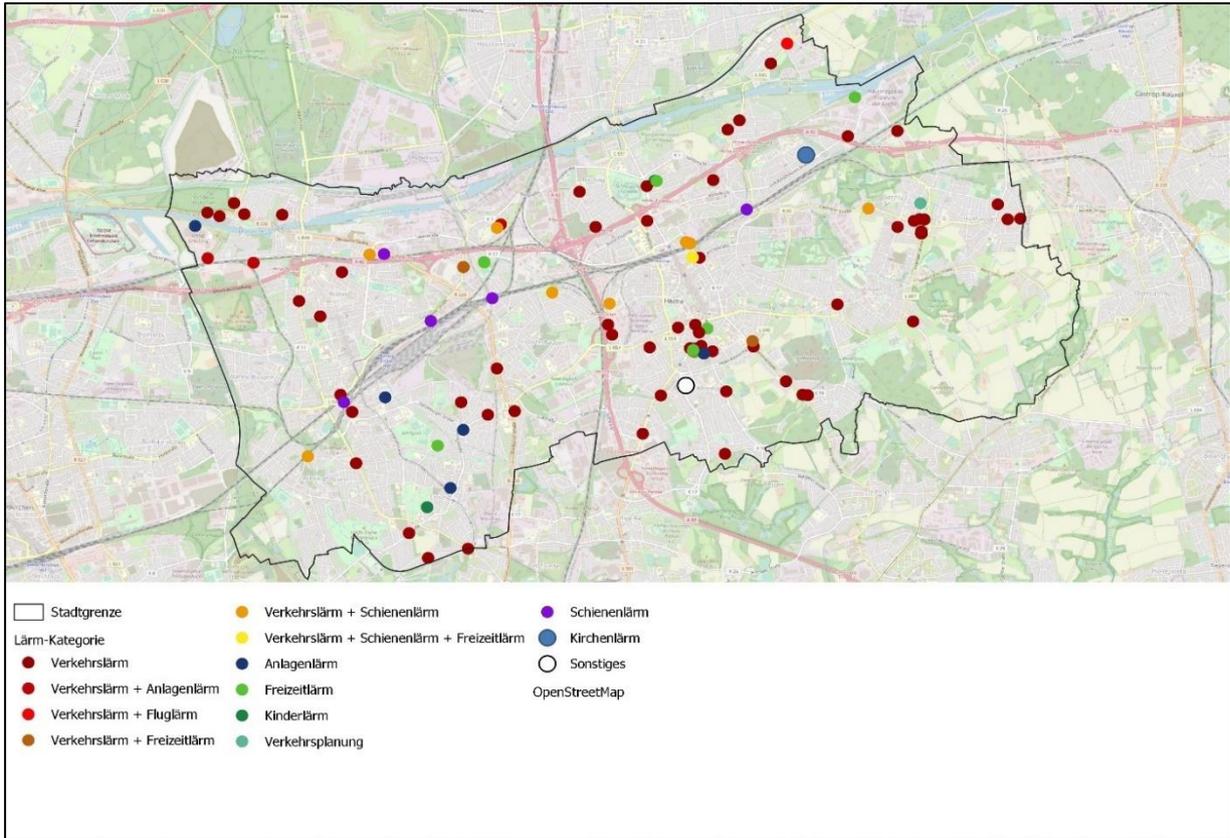


Abbildung 16: Von den Bürgern gemeldete Lärm-Belastungen

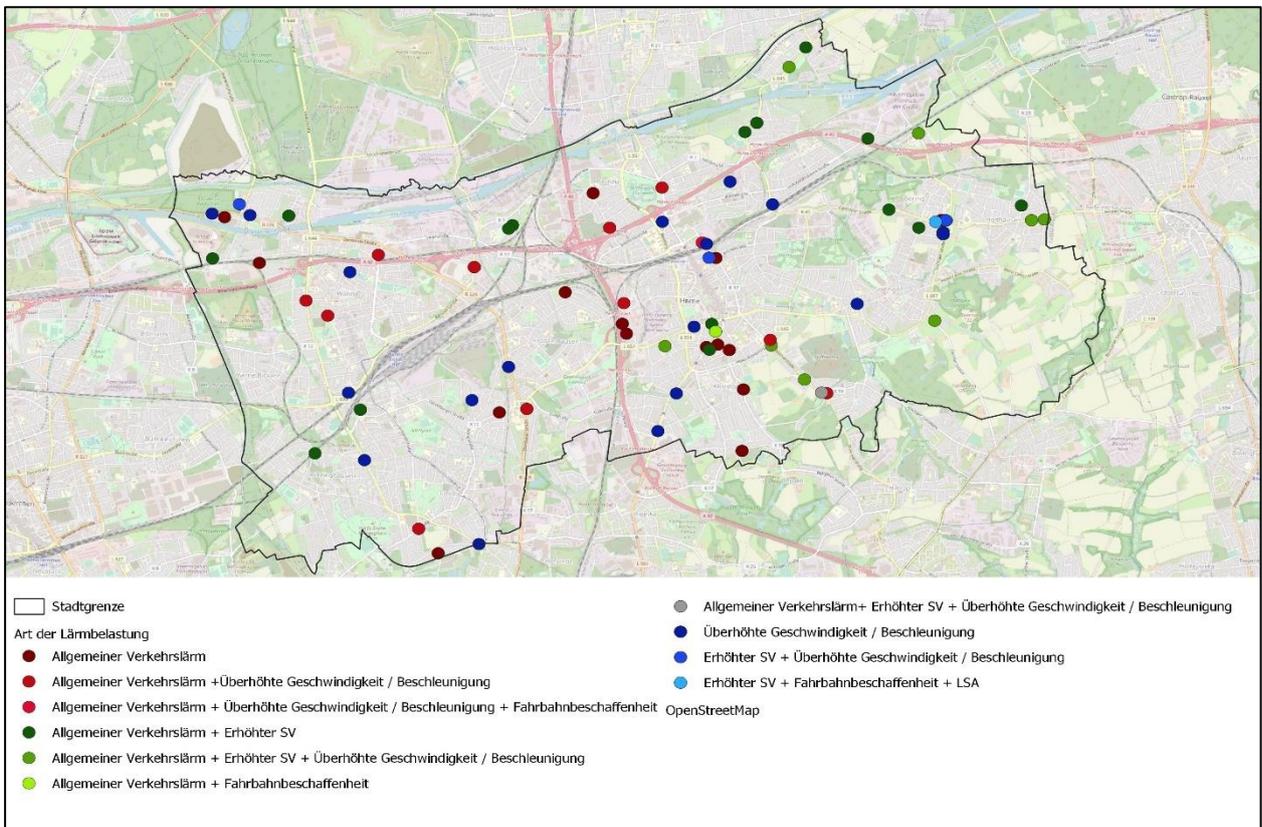


Abbildung 17: Art der von den Bürgern gemeldeten Lärm-Belastungen



Insgesamt wurden 101 Meldungen über das Internetportal eingereicht. Im Anhang 7 befinden sich die detaillierten Meldungen mit den von den Bürgern vorgebrachten Verbesserungsvorschlägen. Über die Öffentliche Auslegung gingen keine weiteren Meldungen ein.

Jeder farbige Punkt auf der Karte steht für eine Lärm-Meldung, wobei die Farbe die Art der Lärmbelastung angibt.

Die zweite Beteiligungsphase fand vom 01. April bis 26. April 2024 statt. Dabei wurden 50 Meldungen eingereicht.

Am häufigsten wurden Lärmbelastungen durch Straßenlärm genannt, wobei sich die Meldungen auf die innerstädtischen Straßen konzentrieren. Entlang der Gleisanlagen sind insgesamt 27 Meldungen zum Schienenlärm vorhanden. Es gab insgesamt 24 Meldungen zum Kinder- und Freizeitlärm.

Die folgende Abbildung zeigt eine zahlenmäßige Auswertung nach Art der Lärmbelastung.

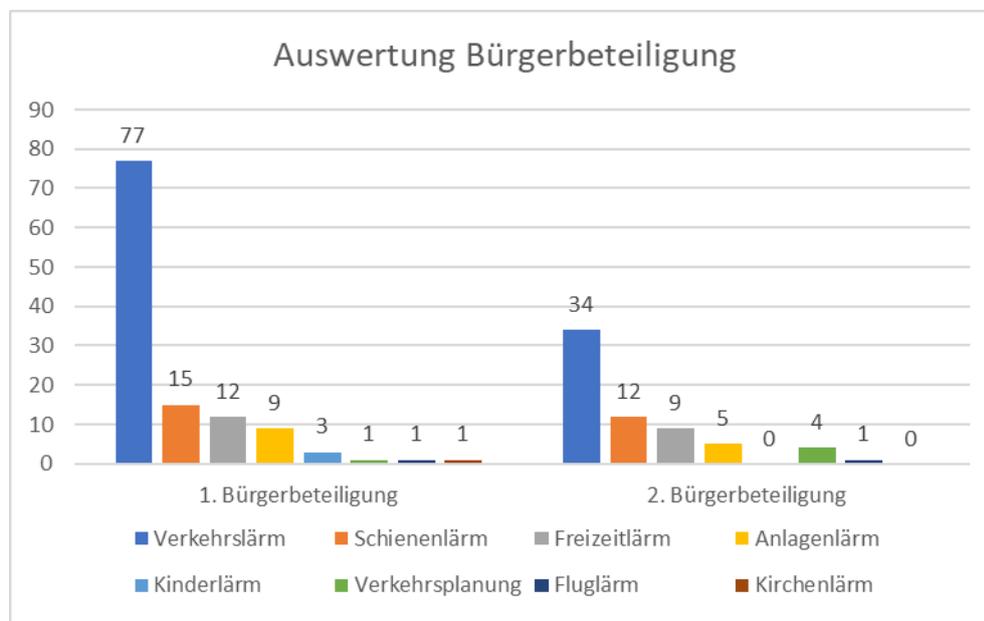


Abbildung 18: Auswertung der Bürgerbeteiligung nach Art der Lärmbelastigung

Die Meldungen wurden dokumentiert und an die entsprechenden, zuständigen Behörden (Straßen NRW, Autobahn) weitergeleitet. Soweit sie den Straßenverkehrslärm betreffen, sind die Anregungen der Bürger zum Teil in die Vorschläge für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung eingeflossen.



## 4.3 Zusammenfassung

### 1. Bürgerbeteiligung

Die Lärmbelästigung in verschiedenen Stadtteilen von Herne stellt ein weit verbreitetes Problem dar. Im Rahmen der ersten Bürgerbeteiligung wurden die folgenden Hauptprobleme identifiziert: Durchgangsverkehr, Autorennen, LKW-Verkehr, Bahnverkehr und lärmintensive Aktivitäten von Anwohnern.

Die Dorstener Straße, Wiescherstraße, Horsthauser Straße und Holsterhauser Straße sind besonders stark von Lärm betroffen. Neben dem Straßenverkehr tragen auch Baufahrzeuge und Berufsverkehr zu einer zusätzlichen Lärmbelastung bei. In einigen Fällen wird auch der Lärm von Kirchenglocken, Spielplätzen, Gastronomiebetrieben und privaten Veranstaltungen als störend empfunden.

Die Hauptursachen für die Lärmbelästigung sind der Durchgangsverkehr von PKWs, LKWs, Linienbussen und Motorrädern, die oft nach dem Empfinden der Bürger die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschreiten. Als Lösungen werden Maßnahmen wie Tempolimits, Lärmschutzwände, verstärkte Polizeikontrollen, Umgestaltung von Straßenkreuzungen zu Kreisverkehren und Einführung von Durchfahrtsverboten vorgeschlagen. Einige Anwohner schlagen zusätzlich Tempo-30-Zonen, Nutzung alternativer Verkehrswege und verstärkte Verkehrskontrollen vor, um die Lärmbelastung zu verringern.

### 2. Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der zweiten Bürgerbeteiligung wurden weitere Beschwerden über Lärmbelästigung an verschiedenen Standorten in Herne vorgebracht. Die häufigsten Probleme sind:

Die Kreuzung Holsterhauser/Südstraße ist mehrfach als Schwerpunkt für eine hohe Lärmbelästigung genannt worden. Der Verkehr, der das Autobahnkreuz Herne-Eickel umfährt, führt zu einer erheblichen Lärmbelästigung. An der Ampelkreuzung Dorstener/Holsterhauser Straße kommt es regelmäßig zu Rückstaus und Blockaden. Des Weiteren wird beobachtet, dass Fahrzeuge trotz Rotlichts in den Kreuzungsbereich einfahren, was zu Hupkonzerten und Staus führt. Als mögliche Lösung wird von den Bürgern ein Verbot der Abkürzung für LKWs sowie die Einführung von Tempo 30 gefordert.

Die Kopfsteinpflasterung in der Bredestraße führt während der Stoßzeiten zu einer erheblichen Lärmbelästigung durch den Verkehr zum Gutenbergparkplatz. Als mögliche Lösung wäre der Austausch des Kopfsteinpflasters durch einen Asphaltbelag denkbar.

Die Horsthauser Straße zwischen der A42 und der Pöppinghauser Straße ist durch den Schwerverkehr erheblich lärmbelastet. Zusätzlich werden hohe Geschwindigkeiten und Unebenheiten im Straßenbelag als Problem genannt. Die Anwohner wünschen Durchfahrtbeschränkungen für Lkw und Kontrollen auf der Strecke, insbesondere im Abendzeitraum.

An verschiedenen Standorten in Herne wird über Lärmbelästigung durch den Schienenverkehr sowie durch Autobahnen A40, A43 und A42 berichtet. Die Anwohner fordern Maßnahmen wie Schallschutzwände und Tempolimits, um die Lärmbelastung zu reduzieren.

Insgesamt werden eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung vorgeschlagen, darunter Tempolimits, Durchfahrtsverbote für LKWs, Schallschutzwände und verstärkte Kontrollen.



## 5. Strategien zur Lösung von Lärmaktionsproblem

### 5.1 Grundsätzliche Möglichkeiten zur Lärminderung

#### 5.1.1 Allgemeines

Es gibt eine Reihe von Lärmschutzmaßnahmen, die dazu dienen, die Bürger vor Straßenverkehrslärm zu schützen. Diese Maßnahmen lassen sich in aktive, passive und organisatorisch-planerische Maßnahmen unterteilen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und lärmindernde Fahrbahndecken dämpfen den durch die Fahrzeuge entstehenden Lärm direkt innerhalb des Straßenraums, so dass eine Ausbreitung in die Umgebung vermindert wird. Grundsätzlich sollten Maßnahmen geprüft werden, die negative Umweltauswirkungen bereits am Emissionsort reduzieren.

Auch organisatorisch-planerische Maßnahmen können dazu beitragen, Straßenverkehrslärm aktiv zu reduzieren. Beispiele hierfür sind Verkehrsbeschränkungen für Lkw oder Geschwindigkeitsbegrenzungen. Insbesondere die Förderung des Umweltverbundes kann hierbei hilfreich sein.

Werden passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort eingesetzt, wenn der Lärm nicht am Ort des Entstehens gemindert werden kann, ist der Einbau von Schallschutzfenstern eine wirksame Maßnahme. Diese Maßnahmen sind jedoch nur als Ergänzung oder Ersatz für aktive Maßnahmen zu sehen, wenn diese nicht möglich oder nicht ausreichend sind.

Im Straßenverkehr gelten folgende Maßnahmen als wirkungsvoll zur Lärminderung<sup>20</sup>:

#### 5.1.2 Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages

In den vorangegangenen Stufen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung waren Angaben zum Minderungspotenzial unterschiedlicher Fahrbahnoberflächen bei Geschwindigkeiten von 50 km/h nicht in dem heute bekannten Umfang verfügbar.

Das Berechnungsverfahren RLS-19 liefert in Tabelle 4a Angaben für Korrekturwerte, die im Rahmen der Berechnungen für derartige Bauweisen anerkannt sind (vgl. Abbildung 19).

Im Vergleich zum Referenzbelag „Nicht geriffelter Gussasphalt“ bieten Bauweisen mit Splittmastix-Asphalt (SMA) oder Asphaltbeton (AC) je nach Fahrzeugkategorie Minderungspotenziale zwischen 1,8 und 2,7 dB(A).

Generell sollten die Straßenoberflächen in einem einwandfreien Zustand sein, denn schadhafte Fahrbahnbeläge verlieren ihre schalltechnischen Eigenschaften, durch Verschleiß werden sie lauter. Daher sollten sie auch aus Lärmschutzgründen ausgebessert werden und nicht erst, wenn sicherheitstechnische Aspekte – wie z.B. die Griffigkeit – nicht mehr gewährleistet sind.



Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ in dB bei einer Geschwindigkeit $v_{FzG}$ in km/h für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach <a href="#">ZTV Asphalt-StB 07/13</a> und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6	<del>0,0</del>	-1,8	<del>0,0</del>
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach <a href="#">ZTV Asphalt-StB 07/13</a> und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	<del>-2,6</del>	-1,8	<del>-1,8</del>	-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach <a href="#">ZTV Asphalt-StB 07/13</a> und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach <a href="#">ZTV Asphalt-StB 07/13</a>	<del>-2,7</del>	-4,5	<del>-1,9</del>	-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach <a href="#">ZTV Asphalt-StB 07/13</a>	<del>-2,7</del>	-5,5	<del>-1,9</del>	-5,4
Betone nach <a href="#">ZTV Beton-StB 07</a> mit Waschbetonoberfläche	<del>-2,7</del>	-1,4	<del>-1,9</del>	-2,3
Lärmarmes Gussasphalt nach <a href="#">ZTV Asphalt-StB 07/13</a> , Verfahren B	<del>-2,7</del>	-2,0	<del>-1,9</del>	-1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach <a href="#">E LA D</a>	-3,2	<del>-2,0</del>	-1,0	<del>-1,5</del>
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach <a href="#">E LA D</a>	<del>-3,2</del>	-2,8	<del>-1,0</del>	-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach <a href="#">ZTV BEA-StB 07/13</a>	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3

Abbildung 19: Mögliche Minderungspotenziale unterschiedlicher Fahrbahnbeläge nach RLS-19 (Tabelle 4a)

### 5.1.3 Schallschutzwände und -wälle

Schall- (bzw. Lärm-)schutzwände sind eine sehr wirkungsvolle Maßnahme, mit denen sich Geräuschminderungen von 5 bis 10 dB(A) erreichen lassen<sup>25</sup>. Allerdings sind sie primär für Straßen geeignet, die keine Erschließungsfunktion erfüllen. Im Herner Stadtgebiet kommen sie im Wesentlichen nur für die Autobahnen und die Schienenstrecken der Bundesbahn in Betracht.

In innerstädtischen Bereichen werden Lärmschutzwände oder -wälle kaum eingesetzt.

### 5.1.4 Einhausungen

Eine sehr kostenintensive, jedoch wirkungsvolle Lärmreduzierungsmaßnahme ist eine sogenannte Einhausung von Straßen. Darunter versteht man eine Überdeckung des Verkehrsweges; d.h. eine geschlossene bauliche Konstruktion, die den Schutz vor Lärm, Abgasen und Feinstaub gewährleistet.

Geeignet ist diese Maßnahme in erster Linie für sehr stark befahrene Bundesstraßen und Autobahnen im Stadtgebiet, von denen eine sehr hohe Lärmemission ausgeht.

### 5.1.5 Rückbau von Straßen (Änderung des Straßenquerschnitts, Reduzierung von Fahrspuren)

Die Änderung des vorhandenen Straßenquerschnitts zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs, d.h. die Reduzierung von Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr, hat hinsichtlich der Lärmreduzierung die Ziele

<sup>25</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung



- den Abstand zwischen Lärmquelle (Fahrzeug) und Immissionsort (Wohnung) zu vergrößern,
- den Verkehr innerhalb des Straßenzuges zu beruhigen, zu verstetigen oder sogar zu verlagern,
- Verbesserung der Straßenraumqualität, verbunden mit einer subjektiv positiven Auswirkung auf die Lärmwahrnehmung der Anwohner

Das Minderungspotenzial einer solchen Maßnahme ist nicht pauschal vorhersehbar, kann im Einzelfall jedoch durchaus zwei oder drei dB(A) betragen. Da in einigen Fällen städtische Hauptverkehrsstraßen mehrere Fahrstreifen je Richtung aufweisen, weil in der Vergangenheit großzügig geplant wurde, kann in Einzelfällen der Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung sinnvoll und sein.

### 5.1.6 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen können die Straßenverkehrsbehörden gemäß § 45 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Ein wichtiger Anwendungsbereich ist die **Streckenbeschränkung für bestimmte Verkehrsarten** – hauptsächlich Lkw und Motorräder – auf innerstädtischen Straßen und Wohnstraßen. Im Stadtverkehr entspricht ein Lkw etwa zwanzig Pkws. So bewirkt eine Reduzierung des Lkw-Anteils von 20 % auf 5 % eine deutliche Reduzierung des Lärmpegels von bis zu 3,4 dB(A)<sup>26</sup>. Anders ausgedrückt: Da innerorts der Vorbeifahrtpegel eines Pkw rund 13 km/h niedriger ist als der eines Lkw > 7,5 t, bedeutet das umgerechnet, dass die Verminderung einer Lkw-Fahrt der Verminderung von rund 20 Pkw-Fahrten entspricht.

Weiterhin können bestimmte Zonen / Straßen für den Durchfahrtsverkehr gesperrt werden („Anlieger frei“).

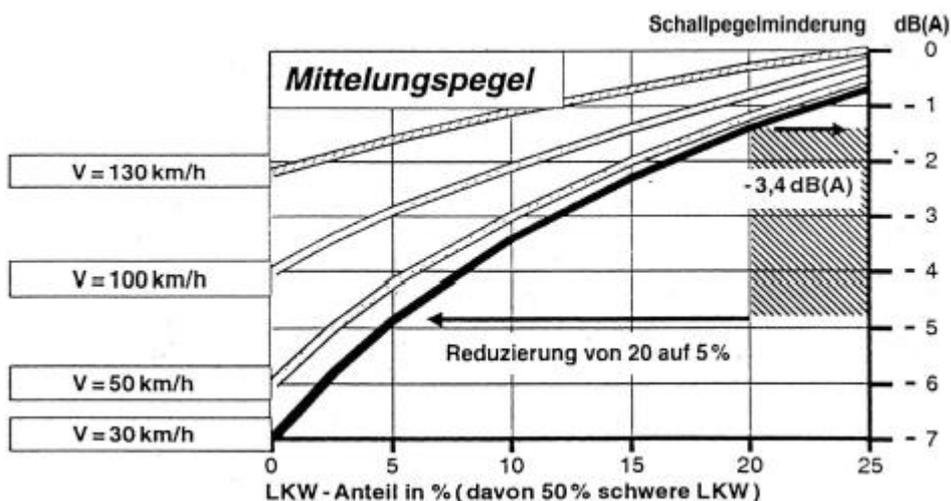


Abbildung 20: Schallpegelminderung in Abhängigkeit von der Veränderung der Lkw-Anteile (Quelle: UBA, 1994)

Eine ebenfalls effektive straßenverkehrsrechtliche Maßnahme zur Lärminderung ist die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h lassen sich je nach Rahmenbedingungen (Lkw-Anteil, Straßenoberfläche) Minderungen des Mittelungspegels von 2 bis 3 dB(A) erreichen. Diese Lärminderung ist deutlich vom menschlichen Ohr wahrnehmbar. So bewirkt

<sup>26</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012) und UBA, Handbuch Lärminderungspläne (1994)



rechnerisch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h bei einem Lkw-Anteil von 10 % eine Lärminderung um 2,6 dB(A)<sup>27</sup>.

Jüngere Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen weisen nach der Anordnung von Tempo 30 einen niedrigeren Mittelungspegel von bis zu 4 dB(A) auf. Wesentlich hierbei ist auch, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50<sup>28</sup>.

Insbesondere in den Nachtstunden sind die beschriebenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen eine wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahme für die Anwohner.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass gerade die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nur wirksam ist, wenn die Einhaltung der Geschwindigkeit gewährleistet ist. Dazu ist in aller Regel eine entsprechende bauliche Gestaltung des Straßenraums erforderlich. Alternativ können sogenannte am Straßenrand aufgestellte Geschwindigkeitsanzeigeanlagen eingesetzt werden, die dem Autofahrer seine derzeitige gefahrene Geschwindigkeit in digitaler Form anzeigen oder die effektiver wirkenden „Dialog-Displays“, die dem Autofahrer in Form von Symbolen oder Begriffen (Smileys, „Danke“, etc.) eine Rückmeldung über sein Fahrverhalten geben.<sup>29</sup>

Eine weitere Maßnahme ist die ordnungsrechtliche Überwachung der Geschwindigkeit.

### 5.1.7 Verkehrsflussoptimierung

Eine Verflüssigung des Verkehrs hat eine Verringerung der Anfahr- und Bremsvorgänge zur Folge und damit eine lärmindernde Wirkung. Eine Verflüssigung des Verkehrs kann erreicht werden durch

- Kreisverkehre anstatt Lichtsignalanlagen
- gezielte Steuerung von Lichtsignalanlagen (z.B. grüne Welle)
- Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen

### 5.1.8 Elektromobilität

Die Erwartungen, dass durch den steigenden Anteil an Elektrofahrzeugen der innerstädtische Verkehrslärm merklich reduziert wird, werden laut einer Studie des Umweltbundesamtes nicht erfüllt<sup>30</sup>. „Elektroautos können nicht pauschal als leise bezeichnet werden – ihre spezifischen Vorteile für den Lärmschutz liegen im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 25 km/h. In allen anderen Situationen sind sie genauso laut wie Fahrzeuge mit klassischem Verbrennungsmotor, weil bei Geschwindigkeiten über 25 km/h das Rollgeräusch der Reifen die maßgebende Geräuschquelle ist. Daher können Elektroautos auch kein alleiniges Mittel zur Minderung des Straßenverkehrslärms darstellen.“ Selbst wenn eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen unterwegs wären, würde das laut Schätzungen des Umweltbundesamtes den Lärm am Straßenrand lediglich um 0,1 dB(A) verringern. Für eine Reduktion des Straßenlärms sind deshalb andere Maßnahmen unverzichtbar.

---

<sup>27</sup> vgl. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

<sup>28</sup> vgl. UBA/LK Argus GmbH: Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Kap. 2.2.3 Lärm; Dessau, 2016

<sup>29</sup> Unfallforschung der Versicherer: [www.udv.de/de/strasse/stadtstrassen/wege-fuer-fussgaenger/mensch/dialog-display](http://www.udv.de/de/strasse/stadtstrassen/wege-fuer-fussgaenger/mensch/dialog-display)

<sup>30</sup> Umweltbundesamt (UBA), Positionspapier Lärminderung durch Elektroautos, 18.4.2013



Elektrofahrzeuge haben den Vorteil, dass sie beim Anfahren und bei niedriger Geschwindigkeit einen niedrigen Geräuschpegel aufweisen. Dies ist besonders für Lieferfahrzeuge (z.B. Post- und Paketdienste) von Vorteil, da diese viele Anfahrten haben und meist nur kurze Strecken mit niedriger Geschwindigkeit zurücklegen.

Im Bereich des ÖPNV ist es sinnvoll, dieselbetriebene Busse durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen, was teilweise bereits umgesetzt wird.

Die Rollgeräusche der Fahrzeuge, unabhängig von ihrem Antrieb, tragen erheblich zum Lärmpegel bei. Daher sind lärmindernde Reifen eine wirkungsvolle Maßnahme.

### **5.1.9 Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus, Bahn)**

Jedes Fahrzeug, das weniger Lärm verursacht, trägt zur Lärminderung im Straßenverkehr bei. Daher sollten verkehrsplanerische Ansätze, die den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern, nachdrücklich verfolgt und weiterentwickelt werden.

#### **5.1.10 Verkehrsvermeidung**

Ein Ansatz, der noch weiter geht als der Versuch, Menschen auf alternative Verkehrsmittel umzustellen, ist die Verkehrsvermeidung. Hierbei wird versucht, Verkehr durch verschiedene systemische Ansätze erst gar nicht entstehen zu lassen. Ein bekanntes und wirkungsvolles Beispiel dafür ist das "Home-Office", also die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten.

#### **5.1.11 Städtebauliche Maßnahmen zur Lärminderung**

Stadtplanung und Architektur können konkrete Lösungen zur Verbesserung der Lärmsituation in Gebäuden bieten. So kann z.B. Lärm aus Innenräumen und Aufenthaltsflächen ferngehalten oder gar vermieden werden, wenn geeignete Maßnahmen wie Eigenabschirmung oder die Ausrichtung der schutzwürdigen Räume innerhalb des Hauses direkt bei der Gebäudeplanung oder –renovierung getroffen werden. Auch die Schließung von offenen Wohnbaustrukturen bzw. Baulücken tragen zur Verbesserung des Lärmschutzes bei<sup>31</sup>.

Die Berücksichtigung der Lärmschutzbelange bereits in der Bauleitplanung<sup>32</sup> geschieht durch die Anwendung der DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“.

#### **5.1.12 Passiver Schallschutz**

Als wirkungsvolle Maßnahmen zur Lärminderung sind der Einbau von Schallschutzfenstern und die Dämmung von Fassaden zu nennen. Allerdings sollte eine passive Maßnahme immer erst dann in Betracht gezogen werden, wenn geprüft wurde, ob der Lärm an der Quelle reduziert oder verhindert werden kann.

---

<sup>31</sup> vgl. BMVBS (Hrsg.): Gute Beispiele der städtebaulichen Lärminderung. BMVBS-Online-Publikation 12/2011.

<sup>32</sup> Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind gemäß § 1 Abs. 6 (7) Baugesetzbuch die Belange des Umweltschutzes, d.h. auch des Lärmschutzes, zu berücksichtigen.



### 5.1.13 Zusammenfassung der Minderungspotenziale

Abbildung 21 zeigt die Minderungspotenziale von denkbaren Maßnahmen der Lärmaktionsplanung zusammenfassend in einer Grafik.

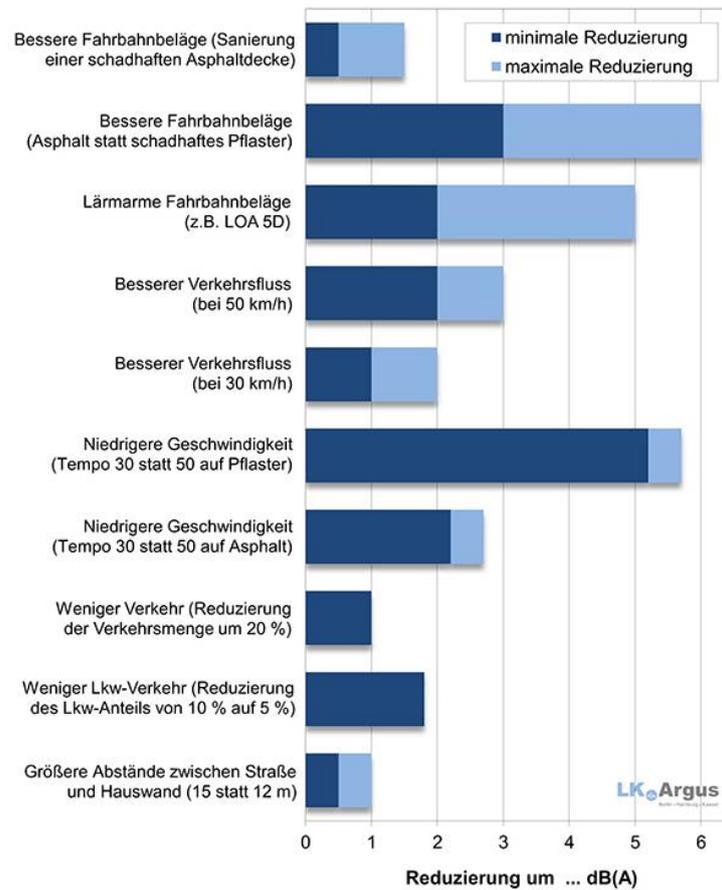


Abbildung 21: Lärminderungspotenziale von denkbaren Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (Quelle: <http://www.umgebungslaerm.nrw.de>)





Tabelle 15 Liste der Maßnahmenbereiche, Details werden in der Anlage 8 beschrieben

Maßnahmenbereich		Anlage 8 - Seite
1	Dorstener Straße (B226)	3
2	Recklinghauser Straße	5
3	Stöckstraße, Am Stöckmannshof, Unser-Fritz-Straße	7
4	Rathausstraße	9
5	Dorstener Straße (B226)	11
6	Corneliusstraße	13
7	Cranger Straße, Heerstraße	15
8	Cranger Straße	17
9	Hauptstraße/ Kurhausstraße	19
10	Holsterhauser Straße	21
11	Dorstener Straße	23
12	Holsterhauser Straße	25
13	Westring	27
14	Bismarckstraße, Bahnhofstraße	29
15	Westring	31
16	Holsterhauser Straße/ Sodinger Straße	33
17	Sodinger Straße	35
18	Hammerschmidt Straße/ Schlachthofstraße	37
19	Rottbruchstraße / Juliastraße	39
20	Baum Straße/ Hermann-Löns-Straße	41
21	Wiescherstraße	43
22	Bismarckstraße	45
23	Rökenstraße/ Peterstraße (A42, Abschnitt 22)	47
24	Dorstener Straße/Wiedehopfstraße	49
25	Heerstraße	51
26	A43/ Baukauer Straße	53
27	Südstraße (A43, Abschnitt 10)	54
28	Grenzweg (A43, Abschnitt 11)	55
29	Edmund-Weber-Straße	56
30	Sodinger Straße	58
31	Castroper Straße	60
32	Kanalstraße/ Roonstraße	62
33	Bochumer Straße	64



## 5.3 Schutz ruhiger Gebiete

### 5.3.1 Rechtliche Grundlagen

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47d BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionsplanung sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert als ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum:

„ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der  $L_{DEN}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“.

Es existieren jedoch bislang keine weiteren Konkretisierungen bzw. verbindliche Vorgaben zur Auswahl und Abgrenzung von ruhigen Gebieten. Weder auf EU-, noch auf Bundes- oder Landesebene wurden Kriterien, wie beispielsweise einzuhaltende Grenzwerte, festgelegt. Die Auswahl, Festlegung und Umsetzung ruhiger Gebiete liegt daher weitestgehend im Ermessen der für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden.

Die Arbeitsgruppe der EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen empfiehlt, bei der Ausweisung ruhiger Gebiete in Ballungsräumen „einen besonderen Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete zu setzen, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“.

Ein Orientierungsrahmen zur Festlegung ruhiger Gebiete ist in den "LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung" der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) enthalten. Die LAI-Hinweise empfehlen für ruhige Gebiete in Ballungsräumen:

- Ruhige Landschaftsräume, d.h. großflächige Gebiete, die einen weitgehenden Natur belassenden oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden.
- Eine Größe von über 4 km<sup>2</sup>.
- Auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung  $L_{DEN} \leq 50$  dB(A). Davon ist auszugehen, wenn es keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche gibt und ein  $L_{DEN} \leq 55$  dB(A) im Randbereich vorliegt.

Darüber hinaus steht es den zuständigen Behörden frei, auch weitere innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete auszuweisen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig im Vergleich zum Umfeld empfunden werden (z.B. Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen).

Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie hat die Festlegung ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan eine Vorsorgefunktion, d.h. dass einer Zunahme des Lärms vorgebeugt werden muss. Werden ruhige Gebiete im Zuge der Lärmaktionsplanung ausgewiesen, müssen ihre Belange nachfolgenden Planungen gemäß dem fachplanerischen Abwägungsgebot berücksichtigt und deren Belange abgewogen werden. Ggf. kann dadurch der Ermessensspielraum von Planungsträgern eingeschränkt werden. Allerdings resultieren aus der Festlegung keinerlei Verbote oder andere zwingende Vorgaben. Nach derzeitiger Rechtslage entfalten ruhige Gebiete keine unmittelbare rechtliche Wirkung auf Dritte.

### 5.3.2 Auswahlkriterien

In der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist offengehalten, ob auch bebaute Gebiete als ruhige Gebiete ausgewiesen werden können. Im Lärmaktionsplan der Stadt Herne werden nur unbebaute Gebiete in die Betrachtungen einbezogen, da sich dies in der Praxis durchgesetzt hat. Bebaute Gebiete werden in der Lärmaktionsplanung als Emittenten oder zu schützende Bereiche bereits berücksichtigt.



Geeignete Flächennutzungen sind ausgewiesene Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie geschützte Landschaftsbestandteile, öffentliche Grünflächen, Kleingärten und Friedhöfe. Um dem Freizeit- und Erholungsgedanken Rechnung zu tragen, kommen nur Flächen in Frage, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind.

Entsprechend den LAI-Hinweisen wird als Lärmindex die Größe  $L_{DEN}$  verwendet, da ruhige Gebiete überwiegend tagsüber zur Erholung genutzt werden. Die Beurteilung erfolgt anhand einer Gesamtlärbetrachtung aus den Lärmquellen Straße und Schiene, da es sich dabei um die maßgebenden Lärmquellen handelt. Lärm aus den Quellen Industrie und sonstigem Schienenverkehr liegt ohnehin in den bereits durch Straße und Schiene hoch belasteten Bereichen bzw. nicht im Einflussbereich von potenziellen ruhigen Gebieten.

Als akustisches Auswahlkriterium wird entsprechend der Empfehlung der LAI-Hinweise ein Schwellenwert von  $L_{DEN} \leq 50 \text{ dB(A)}$  bzw.  $\leq 55 \text{ dB(A)}$  im Randbereich gewählt.

In der Stufe 3 der Lärmaktionsplanung wurden bereits ruhige Gebiete definiert, die auch in dieser Stufe übernommen wurden.

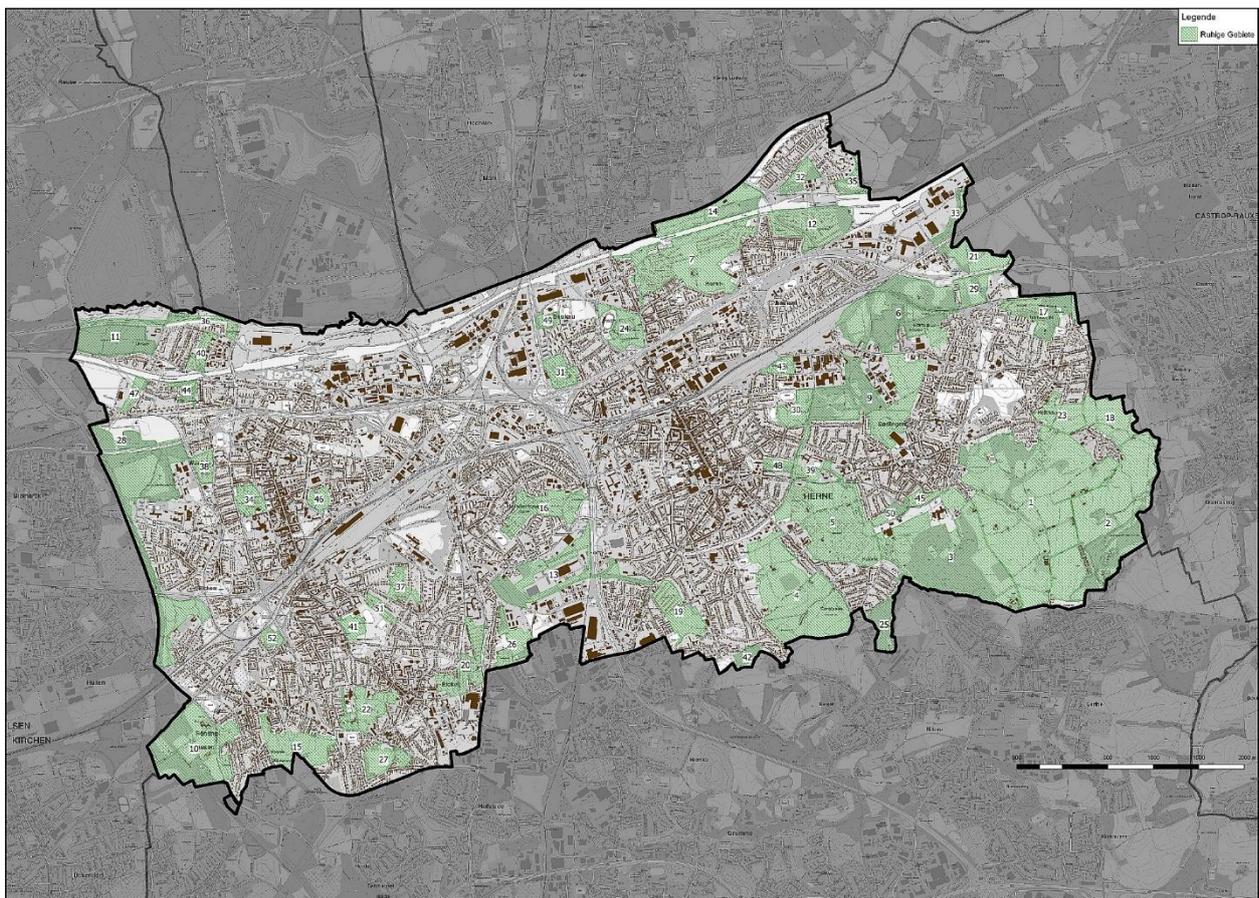


Abbildung 23: Ruhige Gebiete in Herne



## 6. Maßnahmenwirkungen und Kosten-Nutzen-Analyse

Umgebungslärm verursacht volkswirtschaftlich quantifizierbare und jährlich anfallende Schäden, wie Gesundheitskosten, Kosten aufgrund erhöhter Belästigung und Immobilienwertverluste. Diese Kosten werden in der Regel nicht vom Verursacher des Lärms getragen und werden daher volkswirtschaftlich als "externe Kosten" bezeichnet. Diese sind für die planende Gemeinde zunächst nicht relevant für den Haushalt.

Andererseits entstehen im Rahmen der Lärmaktionsplanung und der Umsetzung von daraus resultierenden Maßnahmen für die Gemeinden projektbezogene Kosten. Je nach Zuständigkeitsbereich liegen die Zuständigkeiten bei der Autobahn GmbH, Straßen NRW oder der planenden Gemeinde. Es können für den Haushalt relevante Kosten entstehen.

### 6.1 Projektbezogene Kosten-Nutzen-Rechnung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung und der Umsetzung von daraus resultierenden Maßnahmen für die Gemeinden entstehen projektbezogene Kosten. Je nach Zuständigkeitsbereich liegen die Zuständigkeiten bei der Autobahn GmbH, Straßen NRW oder der planenden Gemeinde. Es können für den Haushalt relevante Kosten entstehen.

Für die Ermittlung der Kosten gibt es zahlreiche Hinweise in der Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Als neues Werk, jedoch mit allgemeinen Kostenansätzen, ist die „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2017-2018-2019“ zu erwähnen. Die Berücksichtigung individueller Rahmenbedingungen ist jedoch wichtig.

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht pauschaler Kostensätze für übliche Maßnahmen.

Tabelle 16: Durchschnittliche Kosten für Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahme	Kosten
Lärmschutzwall	22 €/m <sup>2</sup> Wallhöhe 4m: 154€/m wirksame Abschirmfläche Wallhöhe 6m: 220€/m wirksame Abschirmfläche Wallhöhe 8m: 286€/m wirksame Abschirmfläche
Lärmschutzwand	612€/m <sup>2</sup>
Offenporiger Asphalt	22€/m <sup>2</sup> für neue Deckschicht
LOA	150€/m <sup>2</sup> für Vollausbau
Verkehrsschild	250€
Geschwindigkeitsdisplays	5.000€
Lichtsignalanlagen	3.500€

Die Projektkosten berechnen sich aus den vorgegebenen durchschnittlichen Kosten für Lärminderungsmaßnahmen sowie der Fläche und Einzelmaßnahmen der jeweiligen



Maßnahmenbereiche. Es zeigt sich, dass die Projektkosten durch Straßenbaumaßnahmen eine große Spannweite bieten. Bei der Erneuerung von Straßendeckschichten werden durchschnittlich Kosten in Höhe von 22€ pro Quadratmeter hervorgerufen. Wenn mit der Erneuerung der Straßendeckschicht ein Vollausbau notwendig ist, werden Kosten in Höhe von 150€ pro Quadratmeter herbeigeführt. Die Kosten für die passive Maßnahmen sind individuell zu berechnen.

Demnach wurden für die vorgeschlagenen Maßnahmen zwei Varianten der Projektkosten berechnet. Im best-Case wird für alle Maßnahmenbereiche ein Austausch der Deckschicht angenommen. Im worst-Case wird für alle Maßnahmenbereiche ein Vollausbau der Straßenabschnitt angenommen.

Die Tabelle 17 und Tabelle 18 zeigen die Berechnungen der beiden Varianten.

Die Projektkosten belaufen sich für die vorgeschlagenen Maßnahmen im best-Case zu ca. 3.133.570€. Die Projektkosten belaufen sich für die vorgeschlagenen Maßnahmen im worst-Case zu 21.174.250€.

Tabelle 17: Projektbezogene Kosten im best-case

Maßnahmenbereich	Maßnahme	Kosten	Fläche in m <sup>2</sup>	Projektkosten in €
1	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
1	Passive Maßnahmen	-	-	-
2	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
2	Passive Maßnahmen	-	-	-
3	Lärmsanierung/ Verbesserung vorhandener Lärmschutzanlagen	154€/m 220€/m 286€/m	Ca. 5.280 m <sup>2</sup>	-
3	Passive Maßnahmen	-	-	-
4	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 10 Schilder	2.500
4	Passive Maßnahmen	-	-	-
5	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
5	Passive Maßnahmen	-	-	-
6	Verkehrszusammensetzung	-	-	-
6	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 2 Schilder	500
6	Passive Maßnahmen	-	-	-
7	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 4 Schilder	1.000
7	Querschnittsgestaltung	-	-	-
7	Passive Maßnahmen	-	-	-
8	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca 8 Schilder	2.000
8	Fahrbahndecke	22€/ m <sup>2</sup>	Ca. 8.075 m <sup>2</sup>	177.650
8	Passive Maßnahmen	-	-	-
9	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 10 Schilder	2.500
9	Fahrbahndecke	22€/ m <sup>2</sup>	Ca. 9.660 m <sup>2</sup>	212.520
9	Passive Maßnahmen	-	-	-
10	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 6 Schilder	1.500
10	Fahrbahndecke	22€/ m <sup>2</sup>	Ca. 5.005 m <sup>2</sup>	110.110
10	Passive Maßnahmen	-	-	-
11	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 12 Schilder	3.000
11	Fahrbahndecke	22€/ m <sup>2</sup>	Ca. 20.900 m <sup>2</sup>	459.800
11	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
11	Passive Maßnahmen	-	-	-
12	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 14 Schilder	3.500



Maßnahmenbereich	Maßnahme	Kosten	Fläche in m <sup>2</sup>	Projektkosten in €
12	Verkehrsfluss	-	-	-
12	Passive Maßnahmen	-	-	-
13	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
13	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 9.000 m <sup>2</sup>	198.000
13	Passive Maßnahmen	-	-	-
14	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 4 Schilder	1.000
14	Passive Maßnahmen	-	-	-
15	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 15.840 m <sup>2</sup>	348.480
15	Passive Maßnahmen	-	-	-
16	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 24.050 m <sup>2</sup>	529.100
16	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
16	Passive Maßnahmen	-	-	-
17	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 4.950 m <sup>2</sup>	108.900
17	Umgehungsstraße	-	-	-
17	Passive Maßnahmen	-	-	-
18	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 18 Schilder	4.500
18	Querschnittsgestaltung	-	-	-
18	Passive Maßnahmen	-	-	-
19	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 4 Schilder	1.000
19	Passive Maßnahmen	-	-	-
20	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 8.760 m <sup>2</sup>	192.720
20	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 12 Schilder	3.000
20	Passive Maßnahmen	-	-	-
21	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 4.345 m <sup>2</sup>	95.590
21	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 4 Schilder	1.000
21	Passive Maßnahmen	-	-	-
22	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 3.200 m <sup>2</sup>	70.400
22	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 4 Schilder	1.000
22	Passive Maßnahmen	-	-	-
23	Lärmsanierung/ Verbesserung vorhandener Lärmschutzanlagen	154€/m 220€/m 286€/m	Ca. 14.960 m <sup>2</sup>	-
23	Passive Maßnahmen	-	-	-
24	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 1.110 m <sup>2</sup>	24.420
24	Passive Maßnahmen	-	-	-
25	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 4 Schilder	1.000
25	Querschnittsgestaltung	-	-	-
25	Passive Maßnahmen	-	-	-
26	-	-	-	-
27	-	-	-	-
28	-	-	-	-
29	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 13.200 m <sup>2</sup>	290.400
29	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
29	Passive Maßnahmen	-	-	-
30	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 4.340 m <sup>2</sup>	95.480
30	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 2 Schilder	500
30	Passive Maßnahmen	-	-	-
31	Fahrbahndecke	22€/m <sup>2</sup>	Ca. 5.600 m <sup>2</sup>	123.200



Maßnahmenbereich	Maßnahme	Kosten	Fläche in m <sup>2</sup>	Projektkosten in €
31	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 6 Schilder	1.500
31	Passive Maßnahmen	-	-	-
32	Lärmsanierung/ Verbesserung vorhandener Lärmschutzanlagen	-	-	-
32	Fahrbahndecke	22€/ m <sup>2</sup>	Ca. 2.900 m <sup>2</sup>	63.800
32	Passive Maßnahmen	-	-	-
33	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 8 Schilder	2.000
33	Passive Maßnahmen	-	-	-

Tabelle 18: Projektbezogene Kosten im worst-case

Maßnahmenbereich	Maßnahme	Kosten	Fläche in m <sup>2</sup>	Projektkosten in €
1	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
1	Passive Maßnahmen	-	-	-
2	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
2	Passive Maßnahmen	-	-	-
3	Lärmsanierung/ Verbesserung vorhandener Lärmschutzanlagen	154€/m 220€/m 286€/m	Ca. 5.280 m <sup>2</sup>	-
3	Passive Maßnahmen	-	-	-
4	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 10 Schilder	2.500
4	Passive Maßnahmen	-	-	-
5	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
5	Passive Maßnahmen	-	-	-
6	Verkehrszusammensetzung	-	-	-
6	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 2 Schilder	500
6	Passive Maßnahmen	-	-	-
7	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 4 Schilder	1.000
7	Querschnittsgestaltung	-	-	-
7	Passive Maßnahmen	-	-	-
8	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca 8 Schilder	2.000
8	Fahrbahndecke	22€/ m <sup>2</sup>	Ca. 8.075 m <sup>2</sup>	1.211.250
8	Passive Maßnahmen	-	-	-
9	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 10 Schilder	-
9	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 9.660 m <sup>2</sup>	1.449.000
9	Passive Maßnahmen	-	-	-
10	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 6 Schilder	-
10	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 5.005 m <sup>2</sup>	750.750
10	Passive Maßnahmen	-	-	-
11	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 12 Schilder	-
11	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 20.900 m <sup>2</sup>	3.135.000
11	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
11	Passive Maßnahmen	-	-	-
12	Geschwindigkeit	250 €/Schild	Ca. 14 Schilder	-
12	Verkehrsfluss	-	-	-
12	Passive Maßnahmen	-	-	-



Maßnahmenbereich	Maßnahme	Kosten	Fläche in m <sup>2</sup>	Projektkosten in €
13	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
13	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 9.000 m <sup>2</sup>	1.350.000
13	Passive Maßnahmen	-	-	-
14	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca. 4 Schilder	-
14	Passive Maßnahmen	-	-	-
15	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 15.840 m <sup>2</sup>	2.376.000
15	Passive Maßnahmen	-	-	-
16	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 24.050 m <sup>2</sup>	3.607.500
16	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
16	Passive Maßnahmen	-	-	-
17	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 4.950 m <sup>2</sup>	742.500
17	Umgehungsstraße	-	-	-
17	Passive Maßnahmen	-	-	-
18	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca.18 Schilder	-
18	Querschnittsgestaltung	-	-	-
18	Passive Maßnahmen	-	-	-
19	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca.4 Schilder	-
19	Passive Maßnahmen	-	-	-
20	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 8.760 m <sup>2</sup>	1.314.000
20	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca. 12 Schilder	-
20	Passive Maßnahmen	-	-	-
21	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 4.345 m <sup>2</sup>	651.750
21	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca.4 Schilder	-
21	Passive Maßnahmen	-	-	-
22	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 3.200 m <sup>2</sup>	480.000
22	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca.4 Schilder	-
22	Passive Maßnahmen	-	-	-
23	Lärmsanierung/ Verbesserung vorhandener Lärmschutzanlagen	154€/m 220€/m 286€/m	Ca. 14.960 m <sup>2</sup>	-
23	Passive Maßnahmen	-	-	-
24	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 1.110 m <sup>2</sup>	166.500
24	Passive Maßnahmen	-	-	-
25	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca. 4 Schilder	-
25	Querschnittsgestaltung	-	-	-
25	Passive Maßnahmen	-	-	-
26	-	-	-	-
27	-	-	-	-
28	-	-	-	-
29	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 13.200 m <sup>2</sup>	1.980.000
29	Fahrbahnquerschnitt	-	-	-
29	Passive Maßnahmen	-	-	-
30	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 4.340 m <sup>2</sup>	1.980.000
30	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca.2 Schilder	-
30	Passive Maßnahmen	-	-	-
31	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 5.600 m <sup>2</sup>	651.000
31	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca. 6 Schilder	-
31	Passive Maßnahmen	-	-	-



Maßnahmenbereich	Maßnahme	Kosten	Fläche in m <sup>2</sup>	Projektkosten in €
32	Lärmsanierung/ Verbesserung vorhandener Lärmschutzanlagen	-	-	
32	Fahrbahndecke	150€/ m <sup>2</sup>	Ca. 2.900 m <sup>2</sup>	840.000
32	Passive Maßnahmen	-	-	-
33	Geschwindigkeit	250 € /Schild	Ca. 8 Schilder	-
33	Passive Maßnahmen	-	-	-

Neben den Kosten für Material und Erstellung müssen auch Planungskosten berücksichtigt werden. Falls Anordnungen zur Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten erlassen werden, müssen nicht nur die entsprechenden Schilder installiert werden, sondern es könnten auch Anpassungen an Ampelsteuerungen in weiten Bereichen des Netzes erforderlich sein, um einen reibungslosen und sicheren Verkehr zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere den öffentlichen Personennahverkehr, um planmäßige Anschlüsse an andere Linien sicherzustellen.

Immobilienwertverluste könnten einbezogen werden. Einfamilienhäuser verlieren möglicherweise um 1,5% pro dB über 50 dB(A) an Wert, was zusätzliche Steuereinnahmen oder -verluste bedeuten könnte. Die Durchführbarkeit und der Nutzen für den Kostenträger hängen jedoch stark von den örtlichen Gegebenheiten ab, da der Immobilienwert nicht nur von der Lärmbelastung abhängt.

## 6.2 Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung

In einer volkswirtschaftlich orientierten Kosten-Nutzen-Rechnung werden die Lärmschadenskosten als externe Kosten monetarisiert und gegebenenfalls dem Verursacher in Rechnung gestellt. Hierfür bietet sich die 'Methodenkonvention zur Ermittlung von Umweltkosten' des Umweltbundesamtes [6] an, welche versucht, die durch Lärm verursachten Schadenskosten umfassend zu ermitteln. Neben den direkten Kosten wie Gesundheitskosten und Produktionsausfällen werden auch immaterielle Kosten wie Gesundheitsbeeinträchtigungen, Verlust an Lebensqualität und erlittenes Leid durch Erkrankung oder Tod berücksichtigt.

Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen die externen Kosten in vollem Umfang verringern wird, insbesondere in Bezug auf verfügbare Haushaltsmittel. Eine direkte Gegenrechnung der realen Kosten für Lärminderung ist auf kommunaler Ebene in der Regel nicht sinnvoll.

Dennoch können Lärmschadenskosten hilfreich sein, um die finanzbezogenen Informationen gemäß Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu ermitteln, wie zum Beispiel das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Lärminderungsmaßnahmen.

Mithilfe des 24-Stunden-Pegels LDEN können die Lärmschadenskosten pro Anwohner in verschiedenen Pegelklassen für verschiedene Arten von Verkehrslärm anhand folgender Tabelle ermittelt werden:

Lärmschadenskosten € pro Anwohner/ Jahr			
LDEN [dB(A)]	Straßenverkehr [€]	Schienenverkehr [€]	Flugverkehr [€]



50-55	63	23	88
55-60	116	54	176
60-65	196	108	295
65-70	306	185	444
70-75	456	293	622
>75	651	437	820

Die Gesamtschäden für den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr wurden anhand der vorgegebenen Lärmschadenskosten ermittelt.

Lärmschadenskosten Straßenverkehrslärm - € pro Anwohner/ Jahr			
Lärmpegelklasse [dB(A)]	Lärmschadenskosten pro EW [€]	Betroffene Anwohner L <sub>DEN</sub>	Gesamtschäden [€]
50-55	63	32.818	2.067.534
55-60	116	32774	3.801.784
60-65	196	26.986	5.289.256
65-70	306	22.686	6.941.916
70-75	456	13.729	6.260.424
>75	651	1.073	698.523

Für den Straßenverkehr ergeben sich Lärmschäden in Höhe von 25.059.437 €. Dabei sind die Kosten der Gesamtschäden in der Pegelklasse L<sub>DEN</sub> 65-70 dB(A) am höchsten.

Lärmschadenskosten Schienenverkehrslärm (Bund) - € pro Anwohner/ Jahr			
Lärmpegelklasse [dB(A)]	Lärmschadenskosten pro EW [€]	Betroffene Anwohner L <sub>DEN</sub>	Gesamtschäden [€]
50-55	23	Keine verfügbare Information	0
55-60	54	4.545	245.430
60-65	108	1.963	212.004
65-70	185	346	64.010
70-75	293	23	6.739
>75	437	0	0

Für den Schienenverkehr entstehen Lärmschäden in Höhe von 528.183€. Dabei sind die Kosten der Gesamtschäden in der Pegelklasse L<sub>DEN</sub> 55-60 dB(A) am höchsten.



Lärmschadenkosten Schienenverkehrslärm (sonstige Schienen) - € pro Anwohner/ Jahr			
Lärmpegelklasse [dB(A)]	Lärmschadenkosten pro EW [€]	Betroffene Anwohner L <sub>DEN</sub>	Gesamtschäden [€]
50-55	23	5.646	129.858
55-60	54	1.571	84.834
60-65	108	897	96.876
65-70	185	1.524	281.940
70-75	293	437	128.041
>75	437	27	11.799

Für den Schienenverkehr entstehen Lärmschäden in Höhe von 733.348€. Dabei sind die Kosten der Gesamtschäden in der Pegelklasse L<sub>DEN</sub> 65-70 dB(A) am höchsten.

Lärmschadenkosten Flugverkehrslärm - € pro Anwohner/ Jahr			
Lärmpegelklasse [dB(A)]	Lärmschadenkosten pro EW [€]	Betroffene Anwohner L <sub>DEN</sub>	Gesamtschäden [€]
50-55	88	0	0
55-60	176	0	0
60-65	295	0	0
65-70	444	0	0
70-75	622	0	0
>75	820	0	0

Über dem Stadtgebiet von Herne findet kein schalltechnisch relevanter Flugverkehr statt. Daher entstehen für den Flugverkehr keine Kosten für Lärmschäden.

Lärmschadenkosten Zusammenfassung - € pro Anwohner/ Jahr					
L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	Straßenverkehr [€]	Schienenverkehr [€] Bund	Schienenverkehr [€] Sonstige Schienen	Flugverkehr [€]	Gesamtschäden [€]
50-55	2.067.534	0	129.858	0	2.197.392
55-60	3.801.784	245.430	84.834	0	4.132.048
60-65	5.289.256	212.004	96.876	0	5.598.136
65-70	6.941.916	64.010	281.940	0	7.287.866
70-75	6.260.424	6.739	128.041	0	6.395.204
>75	698.523	0	11.799	0	710.322

In Summe ergeben sich volkswirtschaftliche Kosten pro Jahr in Höhe von 26.320.968€.



### **6.3 Maßnahmen-Wirkungs-Analysen**

Für die Lärmaktionsplanung können Variantenrechnungen durchgeführt werden, um wirksame Maßnahmen zu entwickeln. Dabei werden abgestufte Maßnahmen in einer bestehenden Situation modelliert und auf ihre Auswirkungen hin untersucht. Die zuständigen Stellen benötigen für die Lärmaktionsplanung das entsprechende akustische Modell im QSI-Format für jeden Quellentyp im betroffenen Bereich.



## 7. Literaturverzeichnis

### [1] Europäische Kommission:

Umweltaktionsprogramm 1992-2000, *Für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung*. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 138 (17. Mai 1993), S. 1 ff.

Künftige Lärmschutzpolitik, Grünbuch der Europäischen Kommission, Brüssel 1996; DE/11/96/03030100.P00 (EN).

Valuation of noise. Position Paper of the working group on health and socio-economic aspects. 4. December 2003

### [2] Europäisches Parlament und Rat:

EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt EG L 189/12 – Umgebungslärmrichtlinie).

### [3] Bundesministerium der Justiz:

Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34.BImSchV), Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006, zuletzt geändert am 28. Mai 2021:

- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF)
- Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB-D)
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF-D)

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 15.03.1974, Neugefasst durch Bek. v. 17.5.2013 (BGBl. I S. 1274), zul. geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298).

### [4] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Hrsg.:

Gute Beispiele der städtebaulichen Lärminderung. BMVBS-Online-Publikation 12/2011.

### [5] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); et al. (Hrsg.):

Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung der Ergebnisse. Berlin, 2014c

Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) v. 04.02.1997 BGBl. I S. 172, 1253; zuletzt geändert durch Artikel 3 V. v. 23.09.1997 BGBl. I S. 2329, Geltung ab 13.02.1997

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR97. v. 27.5.1997 ((VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665; 25.06.2010)

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bonn, den 23 November 2007

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006 S. 516.

### [6] Bundesrechtliche Verordnungen zur Durchführung des BImSchG :

Baumaschinenlärmverordnung – 15. BImSchV;



Lärmschutzverordnung – 16. BImSchV;

Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV;

Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung 24. BImSchV;

Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung 32. BImSchV; Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung)

**[7] Allgemeine Verwaltungsvorschriften:**

TA Lärm

AVwV zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen.

**[8] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) – AG Aktionsplanung:**

LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung; Fassung v. 19. September 2022.

**[9] Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen:**

Lärmaktionsplanung. RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008. MBl. NRW. 2008 S. 105

[www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de)

**[10] Radenberg, M.:**

Lärmindernde Asphaltdeckschichten für kommunale Straßen. Ruhr-Universität Bochum, 2010.

**[11] Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW):**

Lärmarme Fahrbahnoberflächen für den kommunalen Straßenbau. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (Hrsg.). Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau. Gelsenkirchen, o.J.

Runderlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008, Abschnitt 2: Aufstellung von Lärmaktionsplänen.

**[12] Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU):**

Umwelt und Gesundheit richtig einschätzen. Sondergutachten. Drucksache 14/2300 v. 15.12.1999, 14. Wahlperiode.

**[13] Schmeding, Schaffer:**

Monetäre Bewertung von Lärminderungsszenarien. In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung, Nr. 5, 2005, S.142

**[14] Schmidt, Stephan:**

Externe Kosten des Verkehrs. Grenz- und Gesamtkosten durch Luftschadstoffe und Lärm in Deutschland. Stuttgart, 2005.

**[15] Land NRW (2017):**

Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0)) Datensatz (URI): <https://registry.gdi-de.org/id/de.nw/DENWDTK10>

**[16] Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen:**

Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung, StGB NRW-Mitteilung 102/2013 vom 21.12.2012

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, 27.5.1997

**[17] Späh, M., Weber, L.; Oesterreicher, T.:**

Schallschutzpflanzen – Optimierung der Abschirmwirkung von Hecken und Gehölzen. Fraunhofer Institut für Bauphysik. Stuttgart, 2011.



**[18] Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf:**

[www.duesseldorf.de/umweltamt/laerm](http://www.duesseldorf.de/umweltamt/laerm)

**[19] Umweltbundesamt (UBA) Hrsg.:**

Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. LK Argus GmbH. Dessau-Roßlach, 2016

Handbuch Lärminderungspläne. Modellhafte Lärmvorsorge und –sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden. Forschungsbericht 10906001/01. Dessau/Berlin, 1994.

Positionspapier Lärminderung durch Elektroautos, 18.4.2013. Dessau-Roßlach

Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik. Texte 20/2014. Dessau-Roßlau 2014.

Praktische Anwendung der Methodenkonvention. Möglichkeiten der Berücksichtigung externer Umweltkosten bei Wirtschaftlichkeitsrechnungen von öffentlichen Investitionen. Forschungsprojekt i.A. des Umweltbundesamtes. FuE-Vorhaben 20314127. April 2007

Handbuch Lärmaktionspläne. Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung. Texte 81/2015. Dessau-Roßlach, 2015

**[20] Projektinformation zum Bundesverkehrswegeplan**

[https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B221-G30-NW/B221-G30-NW.html#h1\\_uebersicht](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B221-G30-NW/B221-G30-NW.html#h1_uebersicht)

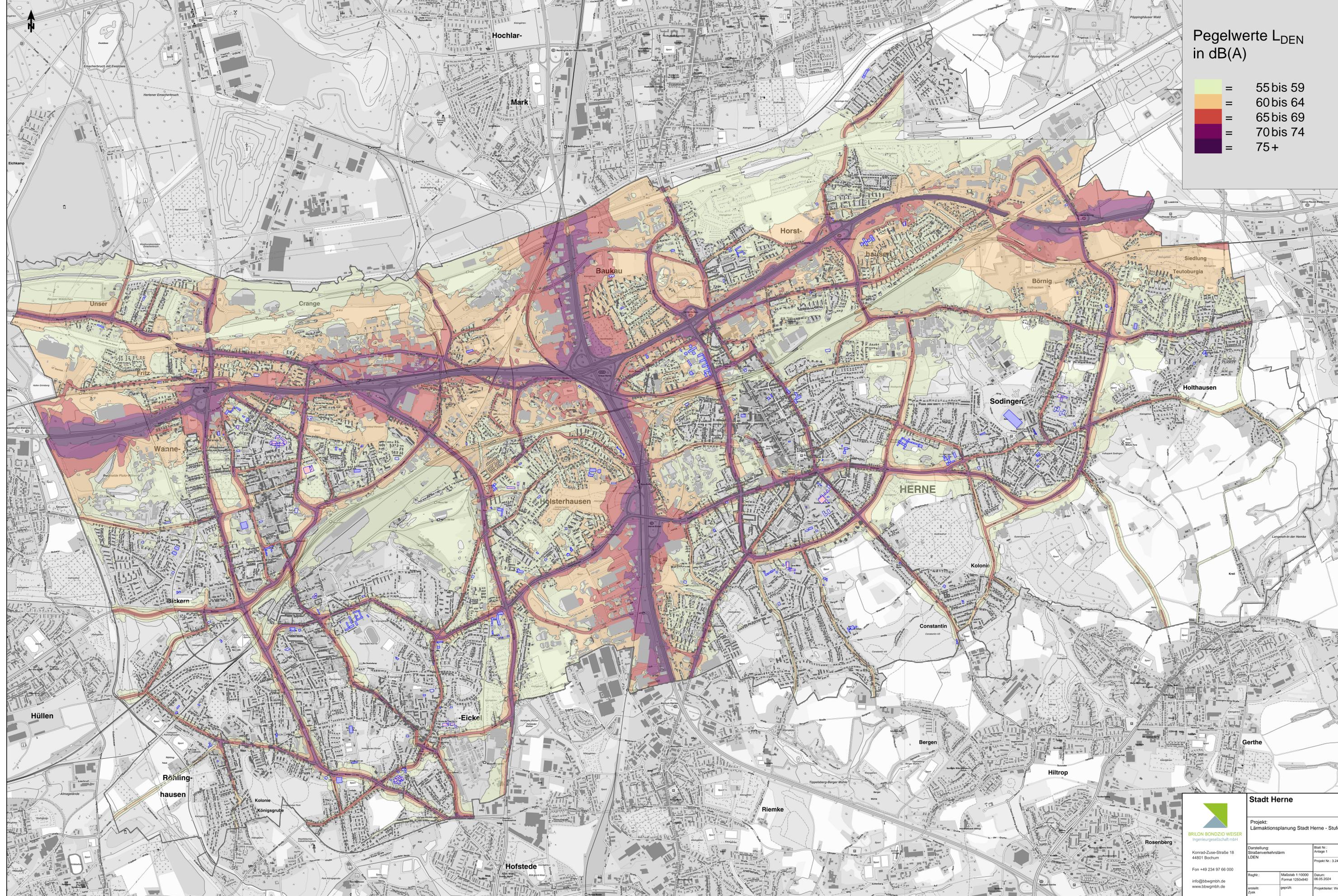


## 8. Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Straßenverkehrslärm $L_{DEN}$
Anlage 2	Straßenverkehrslärm $L_{Night}$
Anlage 3	Hotspot $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$
Anlage 4	Hotspot $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$
Anlage 5	Hotspot Betroffene Einwohner $L_{Night}$
Anlage 6	Hotspot Lärmkennziffer
Anlage 7	Meldungen Bürgerbeteiligung
Anlage 8	Steckbriefe der Maßnahmenbereiche



# Anlagen



Pegelwerte L<sub>den</sub>  
in dB(A)

- = 55 bis 59
- = 60 bis 64
- = 65 bis 69
- = 70 bis 74
- = 75+

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44601 Bochum

Fon +49 234 97 66 000  
Info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

**Stadt Herne**

Projekt:  
Lärmaktionsplanung Stadt Herne - Stufe 4

Darstellung:  
Straßenverkehrslärm  
L<sub>den</sub>

Blatt Nr.:  
Anlage 1

Projekt Nr.: 3.2451

Reg.Nr.:  
MafStab 1:10000  
Format 1250x940

Datum:  
08.05.2024

Verarbeitet:  
Zyck

geprüft:  
Projektleiter: Weisert



**Pegelwerte L<sub>Night</sub>  
in dB(A)**

- = 45 bis 59
- = 50 bis 64
- = 55 bis 69
- = 60 bis 74
- = 65+



Hüllen

Röhling-  
hausen

Kolonie  
Königsgrube

Hofstede

Riemke

Bergen

Hiltrop

Gerthe

HERNE

Holsterhausen

Wanne

Kolonie

Constantin

Eickel

Bickern

Constantin

Sodingen

Holthausen

Baukau

Horst

Häuser

Börnig

Siedlung  
Teutoburgia

Hochlar-

Mark

Crange

Unser

Rosenberg

**Stadt Herne**

Projekt:  
Lärmaktionsplanung Stadt Herne - Stufe 4

Darstellung:  
Straßenverkehrsärm  
L<sub>Night</sub>

Blatt Nr.:  
Anlage 2

Projekt Nr.: 3.2451

Reg.Nr.:  
Mallstab: 1:10000  
Datum:  
08.05.2024

Format: 1250x940

Geprüft:  
Projektleder: Weisert

Fon +49 234 97 66 000

Info@bbwgmhb.de  
www.bbwgmhb.de





**Legende**

- Hauptgebäude
- Unbekannt
- Schule
- Krankenhaus
- Wand
- Fassaden + 70 dB(A) Lden
- HotSpot

Fassaden + 70 dB(A) Lden

HotSpot

Maßstab 1:10000

0 100 200 300 400 m



Hochlar-  
Mark  
Horst-  
Baukau  
Wanne-  
Fritz  
Unser  
Crange  
Börnig  
Teutoburgia  
Siedlung  
Holthausen  
Sodingen  
HERNE  
Kolonie  
Constantin  
Hüllen  
Bickern  
Holsterhausen  
Eickel  
Röhling-  
hausen  
Königsgrube  
Riemke  
Bergen  
Hiltrop  
Gerthe  
Hofstede

**Stadt Herne**

Projekt:  
Lärmaktionsplanung Stadt Herne - Stufe 4

Darstellung:  
Hochdetaillierte Straßenverkehrs-lärm  
LDEN - Fassaden +70 dB(A)

Fon +49 234 97 66 000  
Info@bbwgmhb.de  
www.bbwgmhb.de

BRILON BONDZIO WEISER  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44601 Bochum

Blatt Nr.:  
Anlage 3  
Projekt Nr.: 3.2451

Reg.Nr.:  
M 1250/940  
Format 1250x940

Datum:  
08.05.2024

geprüft:  
Projektleiter: Weisert



**Legende**

- Hauptgebäude
- Unbekannt
- Schule
- Krankenhaus
- Wand
- Fassade mit Grenzüberschreitung

Fassaden +60 dB(A) LNight

■ HotSpot

Maßstab 1:10000

0 100 200 300 400 m



Hüllen

Röhling-  
hausen

Bickern

Wanne

Fritz

Unser

Crange

Hochlar-

Mark

Baukau

Horst-

hausen

Sodingen

Börnig

Teutoburgia

Holthausen

HERNE

Holsterhausen

Constantin

Kolonie

Eickel

Bergen

Hiltrop

Riemke

Gerthe

Kolonie

Hofstede

Rosenberg

**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44601 Bochum  
Fon +49 234 97 66 000  
info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de

**Stadt Herne**

Projekt:  
Lärmaktionsplanung Stadt Herne - Stufe 4

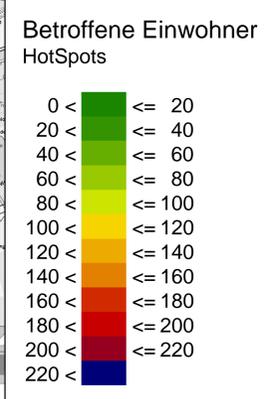
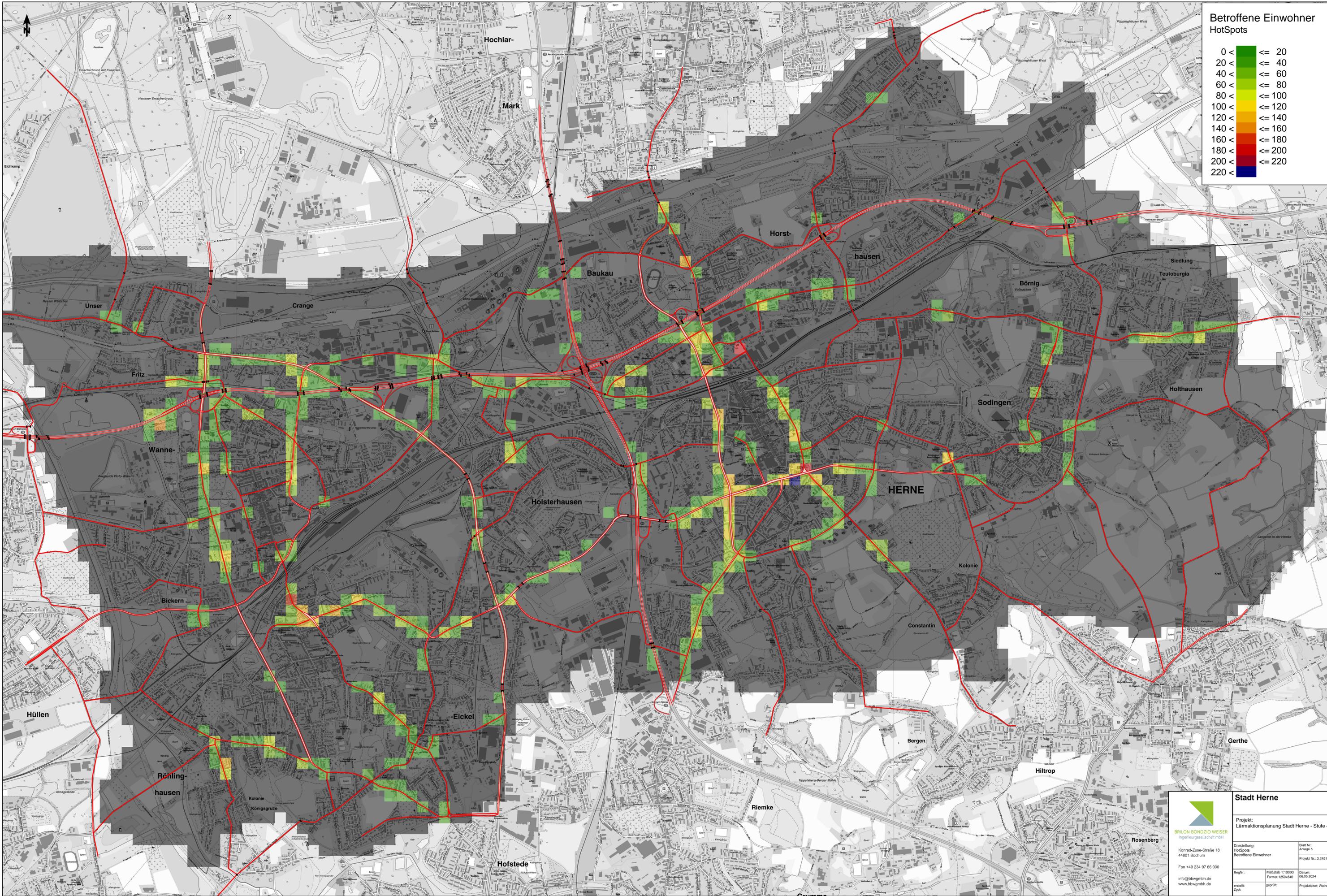
Darstellung:  
Hochdetaillierte Straßenverkehrslärm  
LNight - Fassaden +60 dB(A)

Blatt Nr.:  
Anlage 4  
Projekt Nr.: 3.2451

Reg.Nr.:  
Mafstab 1:10000  
Format 1250x940

Datum:  
08.05.2024

gezeichnet:  
geprüft:  
Projektleiter: Weisert



**BRILON BONDZIO WEISER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

**Stadt Herne**

Projekt: Lärmaktionsplanung Stadt Herne - Stufe 4

Darstellung: HotSpots Betroffene Einwohner

Blatt Nr.: Anlage 5

Fon +49 234 97 66 000

Mail: info@bbwgmbh.de

Web: www.bbwgmbh.de

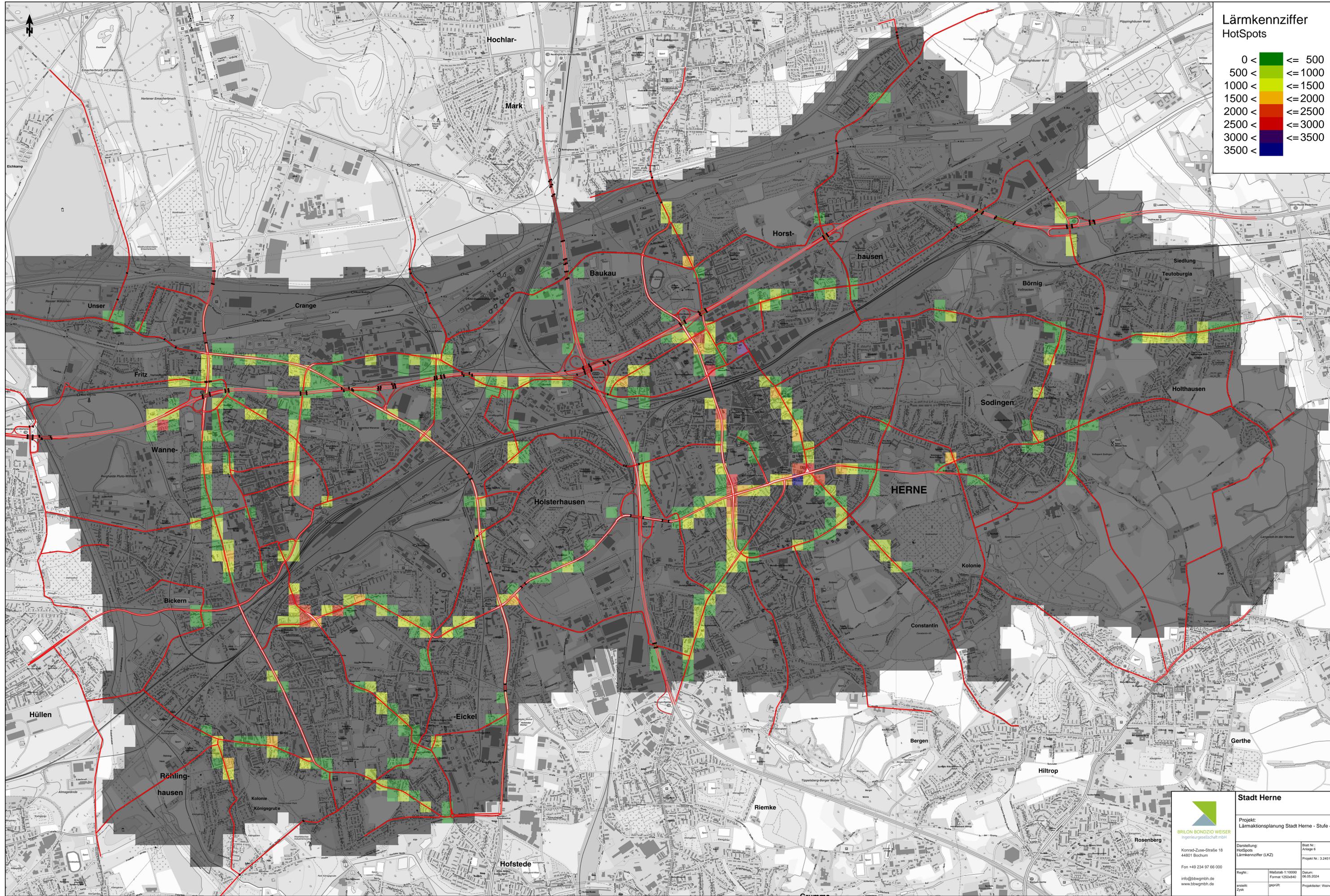
Maßstab: 1:10000

Form: 1250x940

Datum: 08.05.2024

Prüft: [ ]

Projekt: Wernert



**Lärmkennziffer HotSpots**

0 <	≤ 500
500 <	≤ 1000
1000 <	≤ 1500
1500 <	≤ 2000
2000 <	≤ 2500
2500 <	≤ 3000
3000 <	≤ 3500



**Stadt Herne**

Projekt:  
Lärmaktionsplanung Stadt Herne - Stufe 4

Darstellung:  
HotSpots  
Lärmkennziffer (LKZ)

Blatt Nr.:  
Anlage 6  
Projekt Nr.: 3.2451

Reg.Nr.:  
MafStab 1:10000  
Formst 1250/840

Stand:  
08.05.2024

Projektziele: Wärmert  
Zyklus

BRILON BONDZIO WEISER  
Ingenieurgesellschaft mbH

Konrad-Zuse-Straße 18  
44801 Bochum

Fon +49 234 97 66 000  
info@bbwgmbh.de  
www.bbwgmbh.de



## Anlage 7

### Erste Bürgerbeteiligung

Datum	Stellungnahme
11.09.2023 11:22	Die Lärmbelästigung ist extrem hoch. LKW, Linienbusse Sattelschlepper und Berufsverkehr. Ständige Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit. Vor allem in den Abend und Nachtstunden.
11.09.2023 11:50	Sehr geehrte Damen und Herren,  Lärmbelästigung ist hoch (wenn Wind weht, bei Windstille geht es). Vor allem in den Morgenstunden und in den Abendstunden. Man hört ein ständiges Grundrauschen. Entweder von der A40 oder von der Dorstenerstraße.
11.09.2023 17:40	Die Lärmbelästigung sowie die Staub- u. Feinstaubbelastung ist extrem hoch, sie wird verursacht durch den permanenten Durchgangsverkehr bestehend aus: PKW, LKW jeglicher Größe, Baufahrzeuge, Motorräder, Berufs- sowie Bussverkehr. Vorschlag: Kirchstraße als 30er Zone ausweisen, besonders im Hinblick auf Schulkinder und in Ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen. Benutzung der Sodinger Str. als Umgehungsstraße.
11.09.2023 23:44	Die Dürerstr. wird hochfrequentiert von Bussen und Autos genutzt, da sie als Durchgangsstraße zur Kurhausstr./Wakefieldstr. angesehen wird, zudem existiert eine Haltestelle, welche nicht stark genutzt wird. Durch Zuzug von vielen Familien mit kleinen Kindern ist dies wirklich ein Trauerspiel hier vor Ort für die Kleinen. Vorschlag: diese Straße sollte zu einer Spielstraße o.ä. umgewandelt werden. Es würde keine Nachteile geben für die Autofahrer/Busse, sondern die Anwohner hätten endlich mal ein wenig Ruhe. Die Autos und Busse können genauso gut über die Hauptstr./Kurhausstr. weiter zur Wakefieldstr. gelangen.
12.09.2023 00:34	Die Lärmbelastung ist eher gering. Leider verwenden Einige die Straße als Beschleunigungsteststrecke. Die Straße auf Tempo 30 reduzieren, zumindest von 22 bis 6 Uhr. Aber da sich daran wohl keiner hält wäre generell Tempo 30 mit Schwellen Nahe der Bushaltestelle Sennestr., dem Eingang zum Park und auf halben Weg dazwischen effektiver.
12.09.2023 10:25	Durch die angrenzende Barbarikirche entsteht im ganzen Viertel ein Riesen Lärm durch Glockengeräusche. Es ist völlig unverständlich, warum auf der einen Seite Lärmbelästigung durch Straßenverkehr eine derartig hohe Aufmerksamkeit geschenkt wird, aber dem Kirchenlärm nicht. Ich wünsche mir, dass zukünftig Glockenleuten nicht mehr vor 10h morgens erlaubt ist. Derzeit startet t ä g l i c h um 7:30h der Glockenlärm.



Datum	Stellungnahme
12.09.2023 22:27	<p>Spätesten mir Sperrung der A43-Kanalbrücke für den LKW-Verkehr hat sich die Wiescherstraße zu einer beliebten Route für den Schwerlastverkehr entwickelt. Nicht nur die Lärmbelästigung, welche gegen 05:30 Uhr einsetzt, ist ein großes Übel, sondern auch die ständige Erschütterung der Wohnhäuser durch die – für diese Straße – viel zu schweren Fahrzeuge. Die Stadtpolitik scheint dies nicht zu interessieren, obwohl eine Kindertagesstätte und diverse Schulwege durch den lauten und gefährlichen Verkehr ebenfalls betroffen sind.</p> <p>Hinzukommen rasende Vollidioten, die in ihren Proletenautos bzw. mit überflüssigen Motorrädern ebenfalls Gefallen an dieser langen und geraden Straße gefunden zu haben scheinen.</p> <p>Hier tut eine konsequente, d.h. durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 sowie eine zusätzliche Verkehrsberuhigung direkt an der Kindertagesstätte, dringend Not. Darüber hinaus sind die „Fahrradwege“ ein schlechter Witz, da deutlich zu schmal, schlecht gekennzeichnet und viel zu nah an den abgestellten Autos auf dem Parkstreifen. Eine Verbreiterung dieser, könnte m.E. ebenfalls zur Verkehrsberuhigung beitragen.</p> <p>Insgesamt betrachtet zeichnet die Wiescherstraße ein typisches Bild für Herne und seine Stadtpolitik, die außer periodisch veröffentlichten Lippenbekenntnissen keinerlei Interesse für eine überzeugende und ernstgemeinte Verkehrswende aufbringen kann.</p>
13.09.2023 13:58	<p>Anwohner rund um die Schule an der Dorneburg werden täglich ab 7:30 von einer extremen Lärmbelästigung durch besagte Schule geplagt. Es geht bis 15:30/ 16:00 erst dann kann man sich draußen aufhalten. Die eigentlich ruhige Gegend (Gartenstadt) wird durch die Schule immens in der Lebensqualität beeinträchtigt. Vorschläge: Lärmschutzwände am Schulhof oder Umsiedlung der Schule und Nutzung des Gebäudes für Verwaltungen.</p>
13.09.2023 22:35	<p>Auch bei nur diesem relativ kurzen Stück zwischen den Ampelanlagen an Westring und Bahnhofstraße wird genutzt um den Motor aufheulen zu lassen oder noch bei einer dunkel gelben Ampel nochmal zu beschleunigen. Mehr als Tempo 30 kann hier generell nicht gefahren werden, also sollte das auch als Schild jedem klar gemacht werden.</p> <p>Gerne sollte auch ein abgeschnittener Baum in der anliegenden Bahnhofstraße nachgepflanzt werden.</p>
21.09.2023 11:15	<p>Insbesondere über die Horsthauser Str. und Pöppinghauser Str. (L645) fahren erhebliche LKW-Verkehre, da diese die Mautpflichtige BAB A 42 zwischen Herne-Horsthausen und Castrop-Rauxel, sowie die Bahnschranke am Westring, 44579 Castrop-Rauxel umfahren. Zudem führen Abkürzungsverkehre durch die Siedlung Pantringshof, zu Stoßzeiten zu beidseitiger unnötiger Lärmbelästigung durch Umfahren der Ampelkreuzung auf der Pöppinghauser Str. in Herne.</p> <p>Des Weiteren kommt zusätzliche Lärmbelästigung (Grundrauschen) durch die BAB A42, sowie Flugverkehr, je nach Windrichtung oder Auslastung der Flughäufen Düsseldorf/ Dortmund hinzu.</p>
21.09.2023 11:24	<p>über die Horsthauser Str. fahren neben erheblichen Autoverkehr, besonders viele LKW im Durchgangsverkehr. Durch die enge und dichte Straßenwohnbebauung sind wir neben dem erheblichen Straßenlärm zusätzlich erheblichen Erschütterungen der Häuser ausgesetzt. Hier fahren teilweise LKW mit einer Breite, die kaum zwischen den Verkehrsinseln passen und die in Kurvenbereichen in den Gegenverkehr rangieren müssen.</p>
21.09.2023 13:17	<p>Als direkter Anwohner der Pöppinghauserstr. ist die Lärmbelästigung durch den LKW und PKW Verkehr sehr erheblich. Vor allem, da es sich überwiegend um Durchgangsverkehr statt Anwohnerverkehr handelt. Zu schnelles Fahren am Abend oder an Wochenenden erhöhen den Lärmpegel auch durch den aufkommenden Motorradverkehr. Zu den Zeiten der Berufspendler ist es teilweise bereits ab 6:00 Uhr Morgens unerträglich bei offenem Fenster aber auch im Feierabendverkehr durch Rückstaus an der Ampel durch ständige Anfahrt und Abbremsen oder dem schnellen Beschleunigen, um noch schnell durch die Siedlung abzukürzen usw.</p>



Datum	Stellungnahme
21.09.2023 17:06	Zum einen, wie schon gemeldet, aufgrund des erhöhten LKW Verkehrs auf der Horsthauser/ Pöppinghauser Str. , vermutlich auch als Umgehung des gesperrten Autobahnkreuzes A42/A43, zum anderen erhöhter Lärmpegel auch nachts von der A42 durch die extreme Abholzung vor 2 (?) Jahren an den Ab-und Auffahrten Horsthausen und Börnig, sowie der Reifenabrieb durch die "Regenrillen" in Börnig. Diese sind nicht nur in Börnig zu hören. Den Ausführungen der Vormeldungen Horsthausen betreffend kann ich mir nur anschließen.
25.09.2023 12:56	Extreme Lärmbelästigung durch Aufprallen der Bälle gegen Eisenstäbe, täglich, an manchen Tagen min 12 Stunden Dauerbeschallung bis in die Nachtstunden, dazu viel Geschrei, Gepfeife und Schlägen gegen Eisenrutsche ( Spielplatz ). Lärmpegel hat sich in den letzten Jahren erheblich gesteigert. Aufenthalt auf Balkon fast nicht mehr möglich, Schlafen nur mit geschlossenen Fenstern, Home-Office nur bei geschlossenen Fenstern. Normale Nutzung der Wohnung/Outdoor nicht möglich. Diese Dauerbeschallung kann nur zu gesundheitlichen Problemen führen! Die Grenzen der Zumutbarkeit sind längst überschritten worden. Niemals stimmt hier der notwendige Mindestabstand zur Wohnbebauung!
25.09.2023 15:19	Guten Tag, der Lärm entsteht in der Hauptsache durch Verkehr. Tagsüber durch den Betrieb des KH und Abends/Nachts durch den Umstand, daß zwischen Jean-Vogel-Str. und Altenhöfenerstraße gerne mit Ps-Boliden Beschleunigungsrennen ausgeführt werden. Auch der anliegende Park wird Abends/Nachts häufig von laut feiernden Personen frequentiert, samt Alkohol- und Drogenkonsum. Vorschlag: Einrichtung Zone 30 inklusive einer 'festen' Verkehrsüberwachungsanlage sowie häufige Kontrollen durch die Ordnungsbehörden rund um die Uhr.
25.09.2023 18:48	Sehr laute Hauptverkehrsstrasse ab 6/7 Uhr morgens bis Mitternacht. Stark zugenommener LKW-Verkehr. LKWs, aber auch PkWs rasen immer öfter. Bei den LKWs vibrieren teilweise die Türen und das Geschirr im Schrank. Durch die gerade Streckenführung und aus Bochum bergab kommend, wird die Strasse als Rennstrecke genutzt. Lösungsmöglichkeiten wäre Verkehrsberuhigung durch Verkehrsinseln, Einbau von niedrigen Schwellen, Einführung von kompletter 30-Zone und fester Blitzanlage
25.09.2023 19:18	Nachts der Güterverkehr so gesehen hinter dem Haus und vor dem Haus ab ca. 2 Uhr nachts bis ca. 21 Uhr LKWs, die viel zu schnell fahren, um z.B. den Bioladen auf der Viktor Reuter Straße zu beliefern oder Penny auf der Vinckestraße. Nachts halten viele PS starke PKWs an der Ampel Baumstraße/Vinckestr. und beschallen die Gegend mit aufgedrehten Anlagen. Häufig werden dort auch Rennen gefahren mit aufheulenden Motoren. Am Bunker werden nachts das ganze Jahr über öfters Böller gezündet, von denen man aus dem Schlaf gerissen wird. Tagsüber hört man manchmal stundenlang sehr laute Musik aus offenen Fenstern.
26.09.2023 07:09	Die Holsterhauserstr. wird im Frühjahr bis in den späten sonnigen Herbst von Autoposern gerne als Rennstrecke genutzt. Immer wieder heulen in den frühen Abendstunden die Motoren auf und es gibt Beschleunigungsrennen. Am Wochenende noch früher am Tag und häufiger, auch nachts. Auch die Aral Tankstelle an der Holsterhauserstr. ist sehr beliebt und hier wird immer schön lautstark beschleunigt wenn man die Tankstelle verlässt. Seit der Pandemie hat dies extrem zugenommen und leider unternimmt weder die Stadt noch die Polizei etwas dagegen. Ein zweites Thema ist der stark zugenommene LKW Verkehr der durch den BAB Ausbau der A42 und A43 auch stark zugenommen hat, da doch immer noch viele LKW Fahrer die Holsterhauserstr. und den Westring nutzen. Wenn die BAB mal gesperrt sind wird es richtig heftig, es rauscht dann wie beispielsweise bei Anwohnern an der A 40. Es ist mir als Herner Bürger (hier geboren und aufgewachsen) eine Herzensangelegenheit hier mal aufmerksam zumachen, da ich eigentlich schon gerne in Herne wohnen bleiben würde und würde mich freuen wenn hier in naher Zukunft etwas positives unternommen wird.



Datum	Stellungnahme
26.09.2023 16:53	Hallo, ich freue mich bereits auf das neue Kaiserviertel. Hinzu kommen natürlich die neue Schule und die Kita. Ich befürchte jedoch, dass Helikoptereltern und Anlieferungsverkehr (LKW) über die Germanenstr. fließt. Lackmannshof ist zu eng. Ich hoffe, dass man eine andere Lösung finden kann. Denn zur Zeit ist die Germanenstr. einseitig gesperrt. Und das ist himmlisch!
26.09.2023 20:42	Sowohl die DB als auch Autobahn GmbH verzichten in Baukau auf Lärmschutzwände. Derzeit ist es bei beiden wg. Bauarbeiten relativ ruhig. Aber nach Fertigstellung dürfte es lauter denn je werden, wenn PKW wieder schneller und LKW überhaupt wieder fahren dürfen. Außerdem treffen sich hier mehrere Bahnstrecken, wo es besonders an den Weichen laut wird.
29.09.2023 14:34	Mehrmals tgl. Lärm durch Güterzug. Keine Lärmschutz Wände vorhanden
29.09.2023 16:35	In den letzten Jahren ist das Verkehrsaufkommen auf beiden Straßen extrem gestiegen. Die Lärmbelastung besteht bis auf eine kurze Zeit in der Nacht - ca. zwischen zwei und vier Uhr - durchgängig. Zum normalen Auto- und LKW-Verkehr finden immer häufiger Autorennen mit starker Beschleunigung an den jeweiligen Ampeln, Aufheulen von Motoren und Anfahren mit quietschenden Reifen und das Aufdrehen von getunten Motoren, auch bei Krafträdern, statt. Die Anwohner können ihre Fernsehabende und die spätere Nachtruhe nur bei geschlossenen Fenstern genießen. Das ist dauerhaft kein Zustand. Geschwindigkeitsbegrenzungen und stärkere Kontrollen in Bezug auf gefahrene Rennen und unzulässige technische Veränderungen an den Fahrzeugen wären hier sicher sehr hilfreich.
29.09.2023 18:42	Güterzüge müssen hier bremsen Ecke Grenzweg/Rottbruchstr. Zudem der Lärm von der Autobahn, wenn abends lautstark beschleunigt wird. Hier wäre eine Lärmschutzwand sinnvoll für beide Lärmquellen.
29.09.2023 19:43	Die Horsthauser Straße ist eine stark befahrene Straße und der Lärm wird zusätzlich durch die Bundesbahn und deren Unterführung noch verstärkt. Es ist zukünftig von der neuen Feuerwehr weitere zusätzlicher Lärm (bei Einsätzen die unvermeidbar sind) zu erwarten. Es ist anzumerken, dass unter der Bahnunterführung vermehrt zu wissentlichem Lärm führt durch unnötiges Hupen, extra Gas geben, Motoren aufheulen lassen und durch knatternde Motorräder bzw. vorsätzlichen Fehlzündungen, damit es ordentlich schallt. Folgende Maßnahmen sind zur Lärminderung erforderlich - Lärmschutzwand an den Bahngleisen - Schalldämmung der Brückenunterführung - Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h im Bereich Castroper Straße / Roonstraße
29.09.2023 20:59	Die Lärmbelästigung ist hoch, verursacht durch fortwährenden Durchgangsverkehr bestehend aus: PKW, LKW, Motorräder, Berufs- sowie Bussverkehr. Nächtliche Anlieferung der umliegenden Firmen. Außerdem Lärmbelästigung durch A42 sowie Schienenverkehr- und arbeiten der DB, wird schlimmer, je nach dem wie der Wind steht
29.09.2023 22:48	Sehr geehrte Damen und Herren, es ist uns leider kaum möglich im Garten zu sitzen. Ein offenes Fenster zum schlafen vollkommen unmöglich. Durch die Luftverschmutzung ist das offene Fenster sowieso eine ungünstige Wahl... Besonders die Autos und Motorräder, welche weit über die Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, sind eine große Lärmbelästigung und eine Gefahr für die Schulkinder (Grundschule Vellwig und Realschule Crange), welche den Kreisverkehr nutzen. Für die Anwohner wäre ein Flüsterasphalt, eine Lärmschutzmauer oder eine stärkere Überwachung der Geschwindigkeit hilfreich und die Gesundheit verbessern. Ich freue mich, mich an eine Stelle wenden zu können. Vielen Dank für ihre Tätigkeit.



Datum	Stellungnahme
30.09.2023 00:28	Gerade abends kein offenes Fenster möglich wegen vieler Raser*innen. Ein Tempolimit mit Blitzer könnte hier Abhilfe schaffen.
30.09.2023 12:44	Es wird gerast, gehupt und stark abgebremst. Bei geöffnetem Fenster lässt es sich weder arbeiten, schlafen, unterhalten oder TV schauen. Ein Tempolimit oder Durchfahrtsverbot/Einschränkung für LKWs wäre eine Lösung.
30.09.2023 15:43	Durch den immer lauter werdenden Bahnverkehr ist es bei geöffnetem Fenster kaum mehr möglich sich zu unterhalten, Fernseh zu schauen oder geschweige denn zu schlafen. Von Seiten der Bahn werden die Bäume immer weiter zurückgeschnitten so das es immer lauter wird. Zudem ist dort eine Signalanlage wo fast immer gebremst/gehalten wird und die Züge oftmals mehr als 20min mit laufendem Motor gestanden wird. Fahren die Güterzüge mit normaler Geschwindigkeit vorbei kommt es einen vor als wenn er direkt durchs Wohnzimmer fährt. Eine Abhilfe würde hier eine Schallschutzwand bringen.
01.10.2023 09:10	Lärmpegel ist sehr hoch durch sehr viel PKW Verkehr wie auch Buslinien und LKW, gerade zu den Pendlerzeiten, Tempo 30 in der Bruchstraße selbst wird sehr häufig missachtet.
01.10.2023 11:03	Das Haus Ringstr. Nr.172c Grenze als hinterlegte an die Sodinger Str. Die Lärmbelästigung ist mit den Jahren immer größer geworden. Umleitungen durch die Autobahn, Ausbau des Gewerbegebietes Friedrich der Große, (dadurch viel LKWs, die nicht über das Kreuz 43 fahren, sonder Richtung Riemke abkürzen), schlechte Fahrbahndecke (sehr grob), zusätzlicher neuer Übergang Richtung Mont-Cenis-Str.) sodass nach dem Kreisverkehr stark beschleunigt wird. Durch den Hof große Lahr und dem Ausbau des Hofladens starker Verkehr (Bremsen, starten, quietschende Reifen, weil am Hofladen nicht das Linksabbiegen verboten ist. Fußgänger können dort nicht sicher die Straße überqueren und daher müssen Autos zusätzlich bremsen und Gas geben. Zudem wurden einige Bäume gefällt die zum Lärmschutz beigetragen hat. Ein Ersatz wurde nicht gepflanzt. Im Garten ist kaum entspanntes sitzen möglich. Selbst durch gut isolierte Fenster ist die Straße Sodinger str. Deutlich zu hören. Lärmbelästigung im Garten übersteigt oft 60 dB in der Spitze auf 75 dB.
02.10.2023 07:13	Überhöhte Lautstärke durch Fahrzeugverkehr, kein ausreichender Schallschutz.
02.10.2023 10:07	Die Kronprinzenstraße wird, trotz der neuen Beschilderung, gerne vom Durchgangsverkehr genutzt. Dies führt dann unweigerlich zu hoher Lärmbelästigung durch das Kopfsteinpflaster!
02.10.2023 11:17	Durch das Beschleunigen der Autos im Tunnel und verstärkend hierdurch ausgelöste Fehlzündungen bei Autos/Motorrädern verstärkt sich der reine Geräuschpegel und erhöht sich nochmals durch die Güterzüge zu späterer Stunde.
02.10.2023 11:51	Hohes Verkehrsaufkommen in den Morgen- und Nachmittagstunden, Busverkehr und viele Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit. Hier sollte über Tempo 30 nachgedacht werden.
02.10.2023 12:10	In den letzten Monaten ist der Lärmpegel durch zu laute und rasende Autos angestiegen. Meist Fahrzeuge der Fabrikate Mercedes/AMG, BMW und Audi. Nicht das dies gefährlich ist sondern auch äußerst belastend wenn man früh Morgens wieder raus aus den Federn muss um zur Arbeit zu fahren.
02.10.2023 14:05	Lärmbelästigung durch die Bahn. Trotz Schallgedämmte Fenster extremer Lärm durch Bahn- und Güterverkehr, Alarm Sirenen die nicht nur wie vorgesehen für bestimmte Zeit zustande kommen sondern es ist seit Jahren Dauer Zustand. Gerade Nachts in der Zeit von 2:00-5:00 Uhr unerträglich, trotz geschlossene Fenster. Vorschlag wäre die Arbeiten in Tageszeiten zu erledigen.
02.10.2023 14:31	Besonders in den Abend- und Nachstunden wird der Weg gerne von "vielen" betrunkenen, telefonierenden oder Spaziergängern mit Hund (bellend) genutzt. Durch die besondere "Anordnung"



Datum	Stellungnahme
	der Bebauung kann man nahezu jedes Wort das auf dem weg und in der Umgebung gesprochen wird (mit)hören.
02.10.2023 14:33	Durch Tätigkeiten im Hof, Be- und Entladevorgänge, An- und Abfahrten, LKW-Verkehr entstehen Lärmbelästigungen der Umgebung. Besonders in den Abend- und Nachstunden, an Sonn- und Feiertagen. Durch die besondere "Anordnung" der Bebauung kann man nahezu jedes Wort das auf in dem Hof und in der Umgebung gesprochen wird (mit)hören.
02.10.2023 14:36	Nach der Baugenehmigung und Lärmschutzgutachten dürfen Anlieferungen nur über die Einhausung der Rampe erfolgen. Tatsächlich erfolgt dies aber so i. d. R. nicht. Angeliefert wird häufig vor 6:00 Uhr und an Sonntagen. Zudem über den Parkplatz was ebenfalls nicht erlaubt ist
02.10.2023 14:41	Durch die Neugestaltung des Schulhofs, kann man jetzt das Geschrei der Kinder (in den Pausen) in bis zu 1 km Entfernung hören.
02.10.2023 14:43	Durch An- und Abfahrten der Besucher (Partygäste) entstehen Lärmbelästigungen der Umgebung. Besonders in den Abend- und Nachstunden, an Sonn- und Feiertagen. Durch die besondere "Anordnung" der Bebauung ist dies extrem. Die eigentlich zu den Zeiten gesperrte Terrasse wird häufig genutzt.
02.10.2023 14:45	Durch div. Veranstaltungen von denen eigentlich nur 12 im Jahr erlaubt sind und im Freien stehenden Gästen, Grillen auf der Straße, ... entstehen Lärm- und Geruchsbelästigungen der Umgebung.
02.10.2023 14:48	Durch den "ungenehmigten" Hol- und Bringverkehr der Chelonia und die zahlreichen Firmenfahrzeuge der BIELE entstehen Lärm- und Geruchsbelästigungen der Umgebung.
02.10.2023 14:50	Durch eine Gruppe von Schülern entstehen Lärm- und Geruchsbelästigungen der Umgebung. Sowie durch die PKW Stellplätze der Firma.
02.10.2023 14:52	Durch ungenehmigte gewerbliche Aktivitäten in den dortigen PKW-Garagen und im Hof.
02.10.2023 14:54	Durch auf der Straße stehende LKWs bei der Anlieferung entstehen Lärm- und Geruchsbelästigungen für die Umgebung.
02.10.2023 14:57	Durch die div. Fahrzeuge des Pflegedienstes entstehen Lärm- und Geruchsbelästigungen für die Umgebung.
02.10.2023 14:59	Durch die anfahrenden Kunden entstehen Lärm- und Geruchsbelästigungen für die Umgebung.
02.10.2023 16:10	Jede Nacht bellt ein Hund aus Richtung Werderstr Industriegebiet, Stunden lang. Oft in den Abend Stunden laute, rasende Autos im 30 Km/h Bereich
02.10.2023 17:02	44653 Herne Dorstener Str./ Wiedehopfstr. Gerade die LKW's die von der Halde kommen rasen teilweise so extrem, sogar auch wenn die Ampel auf rot steht, aber im ganzen Kreuzungsbereich ist es sehr laut! Tempo 30 gab es auf der Wiedehopfstr. Leider nur kurze Zeit, wäre für alle Anwohner aber angenehmer!
02.10.2023 19:07	Auf der Heid-, fortführend Unser-Fritz-Straße gibt es vor allem Abends, an Wochenenden u. Feiertagen regelmäßige Lärmspitzen durch Raser u. ggf. Autorennen. Die kreuzende Hauptstraße in diesem Bereich, obwohl Tempo 30, teilt das Raser-Schicksal.
02.10.2023 19:10	Die Gastronomen rund um den Eickeler Markt und im Eickelcenter sind jedes Wochenende so laut, weil sie ihre Gäste nach 22 Uhr nicht in die Gaststätte holen, das man nicht schlafen kann



Datum	Stellungnahme
02.10.2023 20:14	Extrem gestiegene Geräusch-Belastung (Hupen, Sirenen, Durchsagen, Kopplung, etc.) insbesondere in der Nacht bzw. in den frühen Morgenstunden
02.10.2023 20:28	Vor und nach dem Kreisverkehr drehen Autos und Motorräder noch mal so richtig auf und beschleunigen stark. Neben der Hauptverkehrszeit, ist der der Lärmpegel dann extrem hoch.
02.10.2023 20:59	Die Anzahl der Güterzüge ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen und da keine Lärmschutzwände existieren und die Eisenbahnbrücke sehr alt ist, ist es besonders laut. Zusätzlich existiert ein hohes Aufkommen an Bus- und Durchgangsverkehr. Der Durchgangsverkehr würde deutlich geringer ausfallen, wenn die Situation am Bahnübergang "Plutostraße" verbessert werden würde. Die Schranke ist fast immer unten und die Wartezeit enorm..
02.10.2023 21:35	Ecke Wiescherstraße - Kronenstraße ist sehr laut. Viel Verkehr. Buslinie. Beschleunigung und Raserei.
02.10.2023 21:42	<p>Ich wohne an der Holsterhauser Straße in 44623 Herne, Höhe Kulturzentrum. In den letzten Jahren ist die Lärmbelästigung durch PKW, LKW und Kradfahrer um ein Vielfaches angestiegen.</p> <p>Eine Tempo 30- Zone wäre von Vorteil.</p> <p>Auch verstehe ich nicht, warum der Verkehr nicht über die Ringe (Westring/Hölkeskampring) umgeleitet wird.</p> <p>Am Tage ist es mir fast unmöglich, das Fenster zu öffnen, denn der Rauchmelder im Zimmer schlägt aufgrund der hohen Feinstaubbelastung nach kurzer Zeit an.</p> <p>Bitte den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt auf die Ringe ableiten.</p> <p>Danke</p>
02.10.2023 22:47	<p>Vor allem in den Abend-/Nachtstunden wird die Bochumer Straße ca. ab Höhe Beringhausstr. bis zur Kreuzung Westring gerne als Rennstrecke genutzt. Durch die Anordnung der Gebäude schallt dies ungemein, was auch dazu führt, dass viele Anwohner zum schlafen die Fenster geschlossen haben, weil es sonst viel zu laut ist. Selbst Gespräche von Fußgängern schallen abends/nachts und man kann fast alles mithören.</p> <p>Vorschlag: 30er Zone und mehrere Blitzer könnten schon hilfreich sein.</p>
03.10.2023 07:13	<p>Der ständige Durchgangsverkehr und durch Kunden des ansässigen Kiosk39, machen diese Straße zur Folter. Das ständige anhalten und starten der Fahrzeuge begleitet von penetranter Musik, dazu die zwei Problemhäuser in dieser Straße lassen auch Sonn und Feiertage keine Ruhe zu.</p> <p>Obwohl hier Tempo 40 gilt, halten sich viele nicht an die Geschwindigkeit, Motorräder, Kavaliersstarts, Laute Auseinandersetzung, ein täglicher Begleiter in dieser Straße.</p> <p>Hier wäre zumindest ein Tempolimit von 30 Km/h fällig, da die Breite der Straße zum Rasen einlädt, ein Radweg und daher Parkverbot gewährleisten dieses.</p>



Datum	Stellungnahme
03.10.2023 07:28	<p>Hallo, wir wohnen seit 20 Jahren hier, der nächtliche LKW-Verkehr hat sich seit ca. 4 Jahren sehr nachteilig verändert. Jede Nacht fahren vom Gewerbegebiet Friedrich -der-Grosse über den Kreisverkehr schwere LKWs hier her, vor allen Dingen die mit Leeren Aufliegern. Durch die Bodenwellen auf der Castroper Straße, die durch die Linienbusse entstanden sind und durch die Verengung der Castroper durch den Fußgängerüberweg in unserer Höhe, klappern diese Auflieger enorm. Wir sind seit 20 Jahren Lärm gewöhnt, aber das hat enorm zugenommen. Warum dürfen sie nachts fahren? Warum überhaupt hier her? Umgehen der 30er Zone von-Waldhausen-Strasse? Keine Ahnung... Es wäre wirklich toll, wenn das abgestellt werden würde. Desweiteren: vor einigen wenigen Jahren wurde in der Fußgängerampel in unserer Höhe ein akustisches Signal eingebaut...wir wohnen in der Nähe des Altenheimes ...aber reicht es nicht, wenn die Ampel piept, wenn es grün ist? Muss sie piepen bei rot und einen anderen Intervall bei grün? Wenn es für die Sicherheit der älteren Herrschaften ist, warum ist dann das Piep -System nicht an der Kreuzung Castroper/Kirchstraße, an der das Altenheim liegt und viele Herrschaften mir dem Bus fahren? Wir haben genug Lärm hier und dieser Piepton ist trotz Verkehr auch tagsüber sehr gut hörbar.... Desweiteren: am Kreisverkehr Castroper/Sodingen Straße scheint nächtliches Diven ziemlich viele Fans zu haben... Desweiteren: das schnell Kinder zur Grundschule Vellwigstrasse zu bringen, hat hier gegen 8 00 Uhr morgens manchmal riskante Auswüchse. Sowohl wird 30 ignoriert und das parken/halten ist chaotisch...man hat morgens echt Schiss im Bereich Hohensteiner/Katzenbuckel mit dem Hund zu gehen, weil sowohl Hund als auch Mensch beim rangieren übersehen werden. Desweiteren: um zur Anlieferung des Altenheimes zu gelangen, quetschen sich die 7,5 Tonner durch die enge und vollgeparkte Hohensteiner Straße und Katzenbuckel, anstatt den offiziellen Weg Castroper/Kirchstraße zu nehmen... Hier wäre ein Lkw Verbot über 7,5 t echt eine Überlegung wert. Vielen Dank für's Lesen und Hilfestellung wäre sensationell</p>
03.10.2023 10:42	<p>Ich wohne auf der Vellwig Straße in Herne Börnig. Die Parallelstrasse ist die Sodinger Str. Durch zu schnelle LKWs und Raserei kommt es zu einer Lärmbelästigung.Mein Vorschlag wäre es eine 30er Zone einzurichten,die für alle gilt. Nicht zuletzt, weil sich auf der Vellwigstraße auch eine Grundschule, eine Kirchengemeinde sowie ein Kinderspielplatz befinden.</p>
03.10.2023 11:43	<p>Ich wohne seit über 20 Jahren in der Vellwigstraße und befürworte eine 30er Zone.Es gibt dort viele Einfahrten,die schwer einzusehen sind und außerdem befindet sich eine Schule in der Nähe.Wer trotz alldem noch immer dagegen ist,gefährdet mMn sowohl andere Verkehrsteilnehmer als auch Kinder auf dem Schulweg.</p>
03.10.2023 11:57	<p>Über die Jahre wurde die Lärmbelustigung durch immer protzigere Autos mit veränderten Motoren und Auspuffanlagen sowie LKWs, die auch an Sonntagen Richtung UPS fahren, auf der Vellwigstr. immer schlimmer. Kinder können hier am nahe gelegenen Spielplatz nicht mehr sorgenfrei spielen, Tiere sind bei den Rasern und LKW-Fahrer auch einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Daher wäre es wünschenswert eine 30er Zone auf der gesamten Vellwigstr. zu installieren, mobile Blitzer wären ebenfalls eine Idee, um die Raser in den Abendstunden zu erziehen.</p> <p>Beste Grüße</p>



Datum	Stellungnahme
03.10.2023 12:12	<p>Macht mal 30 hier amk. Die bres können nachts nicht schlafen tagsüber komplett asozial HIER IST GRUNDSCHULE AMK!!!!</p> <p>ich gestern mit AMG hier richtig mit 70 langgeballert, sone Dilara von Ordnungsamt springt auf Straße , will mich anhalten, ihr Kollege kommt dazu und der kuseng springt einfach von Straße. WAS DAS AMK!</p>
03.10.2023 14:31	<p>Permanente Lärmbelästigung durch benzinbetriebene Rasenkantenschneider. Alle zwei Tage wird in der Umgebung des Steinplatzes jeder noch so kleine Grashalm mit den o. g. Geräten malträtirt. Genauso wie die Ohren der Anwohner. Gegen Steingärten wettern, aber jeden Fitzel Natur mittels Lärmbelästigung vernichten, passt nicht wirklich zum Image der Stadt. Als Anwohner kann man tagsüber das Fenster nicht geöffnet haben, geschweige denn Arbeiten, falls das im Home Office stattfindet oder sich unterhalten. Es ist wirklich unerträglich. Dazu kommen die benzinbetriebenen Laubbläser die zwei Mal in der Woche in der Umgebung benutzt werden. Unmöglich und peinlich für die Stadt. Nebenbei sind die Trinker die sich dort aufhalten, teilweise ebenfalls eine Lärmbelästigung, aber die traut man sich nicht anzusprechen.</p>
03.10.2023 15:21	<p>Spätestens nach Einführung des Kreisverkehrs an der Hauptverkehrsstraße Westring hat sich der Verkehr in jedem Jahr weiter auf die Bahnhofstraße verlagert. Zu den Stoßzeiten ist hier ein höheres Verkehrsaufkommen zu beobachten als am Westring.</p> <p>Autorennen sind hier mittlerweile Alltag.</p> <p>Nun wurde zusätzlich noch die ehemalige Linksabbiegerspur in die Auguststraße zu einer Geradeaus-Spur gemacht und eröffnet den Rasern und Tunern nur ganz neue Möglichkeiten. Jeden Tag sind hier nun laute, getunte Kraftfahrzeuge unterwegs, die zu einer erhebliche Lärmbelästigung führen.</p> <p>Die allgemeiner Verlagerung des Verkehrs hin zur Bahnhofstraße tut ihr weiteres zu einer permanenten Lärmbelästigung dazu.</p> <p>Allgemein wäre es hier auf Höhe des Schloss Strünkede-Parks mit seinen zahlreichen Veranstaltungen eine Tempo 30-Zone ab der Kreuzung Bismarkstr./Roonstr. einzuführen oder einen Kreisverkehr an der Kreuzung Nordstr./Bahnhofstr. zu bauen.</p>
03.10.2023 16:53	<p>Leider handelt es sich in diesem Bereich um die B226 (Dorstener Straße) auf der Tempo 70 gilt. Das Ortseingangsschild könnte an den Anfang der Siedlungshäuser des Grimberger Feld versetzt werden. So könnte man Tempo 50 schon früher einführen und wir wären vielleicht von Lärm weniger belastet. Gerade in den Sommermonaten wäre der Aufenthalt im Garten erträglicher. Raserei durch Motorräder fallen hier sehr stark auf. Vor allem in den Abendstunden, wird gerne mal lautstark gezeigt, was man da motorisiertes unterm Hintern hat.</p>



Datum	Stellungnahme
03.10.2023 18:33	<p>Werktags ab ca. 5 Uhr morgens beginnt der LKW-Verkehr gefolgt vom Pendler-Verkehr. Im Sommer kann man nachts nicht durchschlafen, weil Motorradfahrer die Straße als kurze Rennstrecke benutzen. Da wird jeder Gang bis zum Anschlag ausgefahren, bevor man hochschaltet.</p> <p>Nachts wird das im oberen Teil der Gerther Straße geltende 30 km/h Tempolimit komplett ignoriert, tagsüber meist auch das Überholverbot. Sobald beides im unteren Teil aufgehoben wird, wird vor allem nachts und frühmorgens nochmal richtig Gas gegeben. Die Sodingerstraße im Bereich des Gysenbergparks wird nachts von Ampel zu Ampel gerne auch für Autorennen genutzt. Bevorzugt natürlich von hoch motorisierten Fahrzeugen. Die Parkplätze des Gysenbergs werden meist spät nachts von Autoposern genutzt um zu zeigen, das man mit viel PS auch viel Lärm machen kann.</p> <p>Möglicher Lösungsvorschlag: Permanente Bremsschwellen. Keine Berliner Kissen, da davor stark abgebremst wird und danach wieder Gas gegeben wird. Mehrere kleine im Abstand gesetzte Bremsschwelle um die Geschwindigkeit permanent zu senken.</p> <p>Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays mit LED Text. Diese zeigen die reale Geschwindigkeit in Echtzeit an und zeichnen die Daten auf um den Behörden Verkehrsaufkommen und Menge der Geschwindigkeitsverstöße sichtbar zu machen. Vielleicht werden dann bei der Straßenentwicklung dementsprechende Maßnahmen eingeleitet.</p> <p>Ein Beispiel an Frankreich nehmen und auch auf Lärmblytzer setzen, wenn auch nur als Teststadt, um mal Daten schwarz auf weiß zu haben und nicht nur "subjektives Lärmempfinden" von Anwohnern.</p> <p>Nächtliches Durchfahrtsverbot von Motorrädern durch bestimmte Straßen oder Wohnvierteln.</p> <p>Mehr Geld in die Polizei und Ordnungsämter investieren um mehr Kontrollen zu ermöglichen und das auch nachts und nicht immer nur auf Knöllchenpatrouille schicken.</p>
03.10.2023 19:18	<p>Im Bereich Berliner Str., zwischen Kreuzung Wakefield- und Hauptstraße ( hier 2-spurig pro Richtung ) befahren sehr häufig und gerne Fahrzeuge ( PKW / Motorräder ) diesen Bereich, um gerade hier stark zu beschleunigen und ihre PS und Auspuffanlagen zum "Klingen" zu bringen, auch gerne mit laut knallenden Fehlzündungen. Dies stellt eine sehr hohe Lärm und Stressbelastung für Anwohner, Fußgänger, Radfahrer und Tiere dar. Nicht selten fahren Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit über die rote Ampel an der Einmündung Stöckstraße. Auch kam es hier schon mehrfach zu Unfällen an der Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus Kaufland.</p> <p>Vorschlag: Regelmäßige Geschwindigkeits- und Lärm Kontrollen in diesem Bereich und / oder Installation eines Blitzgerätes.</p>
03.10.2023 19:33	<p>Fehlender Lärmschutz in Richtung Hilgenbrink / Schmiedes Hof. Die vorhandene Bepflanzung wurde teilweise entfernt. Somit besteht teilweise nicht der geringste Lärmschutz zu dem Sportplatz.</p> <p>Zusätzlich kommt fast täglich (ca. 2 h) ein benzinbetriebener Laubbläser zum Einsatz. Vor geraumer Zeit wurde schon einmal der Lärmpegel gemessen. Sinnigerweise jedoch an der Wiesenstrasse und nicht am Hilgenbrink, wo der Schall die Anwohner hauptsächlich belästigt.</p>
03.10.2023 21:22	<p>Wie die Lärmkartierung zeigt, ist die Dorstener Straße zu laut. Laut Bundesimmissionsschutzgesetz ist die Belastung für die Anwohner zu hoch (siehe Anhang). Auch wenn die Straße nicht zum Stadtgebiet Herne gehört, strahlt der Lärm auf das Herner Stadtgebiet aus. Die Stadt ist demnach aufgefordert, mit dem Land geeignete Schutzmaßnahmen für die Anwohner zu treffen. Vorschlag: tagsüber 50 km/h ab 50 m vor der ersten Wohnbebauung aus Richtung Gelsenkirchen, nachts 30 km/h.</p>



Datum	Stellungnahme
03.10.2023 21:47	Die Lärmkartierung zeigt für Duvenbeck (Bereich Industrie) nichts an. Ein Beweis, dass die Stadt Herne weder über Messungen noch über eigene Erfahrungen verfügt. Die LKW von Duvenbeck werden lautstark abgerüstet, indem Latten oder Rohre im zum Kanal gerichteten Bereich aus ein bis zwei Meter Höhe einfach fallen gelassen werden. Konnte man wunderbar in einer WDR-Doku bewundern. Dies geschieht nicht nur tagsüber, sondern auch jede Nacht. Der Schall wird über den Kanal ins Grimberger Feld, sogar bis in den Dannekamp (über den Kulturpark) geworfen. Mehrmals in der Nacht. Schlafen bei geöffneten Fenstern ist nicht möglich, bei geschlossenen Fenstern nur bedingt. Hier wird belästigt, da das Grimberger Feld ein Wohngebiet ist. Es fehlen geeigneter Lärmschutz (wie hohe Wände) oder einfach empathische und geschulte Mitarbeiter, die einen Planen-LKW leise abrüsten können. Wann schreitet die Stadt Herne ein?
03.10.2023 21:49	Die Mont-Cenis-Str. in Herne Sodingen, im Bereich von der Gesamtschule Sodingen bis zur Johanniskirche (und wahrscheinlich auch darüber hinaus) mutiert abends/nachts regelmäßig zur Rennstrecke, welche rege von „sportlichen“ Fahrern mit PS-starken und lauten PKW, Motorrädern etc. genutzt wird. Dass dort Tempo 30 ist, interessiert niemanden! Auch tagsüber wird oft ordentlich Gas gegeben. Die Lärmbelästigung ist dadurch generell sehr hoch. Mit geöffnetem Fenster zu schlafen ist z.B. zumeist eine reine Zumutung. Die Geräuschkulisse wird zudem noch durch laute Passanten in den Abendstunden / nachts (Betrunkene, Großfamilien mit Kindern etc.) abgerundet.  Vorschläge zur Problemlösung der Lärmbelästigung durch KFZ: • Die Fahrbahn wieder mit Bremsschwellen versehen. Mit der vor Jahren durchgeführten Maßnahme, die Bremsschwellen zu entfernen, hat man vielleicht dem VRR einen Gefallen getan, weil die Stoßdämpfer dessen Linienbusse geschont werden, den Anwohnern hat man mit Blick auf die Lärmbelästigung allerdings leider einen Bärendienst erwiesen. • (Mehr) Geschwindigkeitskontrollen durchführen und zusätzlich noch stationäre Blitzer installieren. • Moderne Geschwindigkeitsanzeigen (Smiley-Displays) aufstellen. • Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) an jeder Verkehrsinsel schaffen (z.B. Höhe Mont-Cenis-Str. 232). Dies käme in puncto Verkehrssicherheit auch den vielen Fußgängern zu Gute, insbesondere den älteren Menschen und Kindern, die in Herne-Sodingen unterwegs sind.
03.10.2023 22:20	An der Bladenhorster Str. gibt es oft und viel Lastwagenverkehr, gerade in der Früh.
04.10.2023 09:19	Leider ist trotz der erstellten Lärmschutzwand immer noch viel zu hören von Nordfrost. Schlafen bei geöffnetem Fenster ist häufig nicht möglich. Tag und Nacht ist Nordfrost zu hören (brummen der Lkw's?) Bei uns auf der Josefstraße ist seit der Erstellung der Nordfrost-Lärmschutzwand auch zusätzlich deutlich lauter die A42 zu hören (rauschen), da wir nun von 2 Lärmschutzwänden und dem Mehrfamilienhaus an der Ecke zur Paulstraße in einer umrahmt sind, wo der Lärm der A42 'abprallt'. Leider weiß ich nicht, wie ich besser beschreiben kann.
04.10.2023 12:35	Anwohner/innen des Gebietes Viktoriastraße, Luisenstraße, Werderstraße, Augustastraße und Schüchtermannstraße werden durch ständigen Güterverkehr auf den Bahngleisen gestört (innerhalb der Woche sogar bis 0 Uhr, so dass selbst bei geschlossenem Fenster die Geräuschkulisse wahrzunehmen ist). Zur Horsthauser Straße wurden im Zuge der Neubauten Lärmschutzwände gebaut - die andere Seite in Richtung Schüchtermann-, Viktoriastr. etc. wurde nicht beachtet. Hier sollten auch Lärmschutzwände errichtet werden.



Datum	Stellungnahme
04.10.2023 13:14	Die aus Bochum kommenden Autofahrer sind durch die vielen Ampeln und 30-Zone der Herner Straße auf Bochumer Gebiet derart genervt, dass sie nach dem Kreisverkehr bei Hornbach/Südstraße so stark beschleunigen, dass hier die 50 Stundenkilometer mehrfach überschritten werden, Besonders Motorradfahrer beschleunigen bis zur Ampel Berninghausstraße in der Hoffnung, sie noch bei grün zu "erwischen" und drehen ihr Motorrad dementsprechend auf. Eine 30 Zone - wie auch in Bochum auf der Herner Straße - würde hier Abhilfe schaffen. Auch verstärkte Verkehrskontrollen und "Blitzer" die nicht offensichtlich am Straßenrand stehen, würden evtl. für etwas mehr Ruhe sorgen.
04.10.2023 14:32	bestehend aus Autobahn A42, Eisenbahn Güterverkehr, Rathausstrasse-Verkehrslärm (teilweise Raserei),
04.10.2023 19:23	Der gesamte Keuzungsbereich Stöckstr./Deutsche Str./Lortzingstr. ist völlig aus der Zeit gefallen. Großflächig asphaltiert und versiegelt lädt er den motorisierten Kraftverkehr zu flottem Fahrverhalten ein. Abbiegespuren sind überdimensioniert. Sie könnten verkleinert und die nicht benötigten Flächen zusammen mit den vielen schraffierten Flächen eigentlich entsiegelt und begrünt werden (wie im Bereich der Fußgängerübergänge Höhe Stadtgarten Wanne-Eickel). Die Asphaltierung ist von anno dazumal und alles andere als schallabsorbierend. Die Busse des HCR sind eine gute Nahverkehrsverbindung, geben aber nach dem Abbiegen in die Stöckstr. bzw. Lortzingstr. bzw. nach der Haltestelle "Laurentiusfriedhof" Gas und sind damit stete Lärmquelle. Die auf den Straßen wandernden Wildgänse aus dem Stadtgarten sind an sich nicht laut. Aber seit Monaten meinen einige Autofahrende, die Gänse durch Hupen zu schnellerem Gehen antreiben zu können. Und das schon in den frühen Morgenstunden, bevor der Wecker klingelt.
04.10.2023 21:41	Aufgrund der Endhaltestelle des Busses fahren die Busse eine unnötige Runde durch die Resser Strasse und stehen dann während der Pause inmitten der Strasse, welches zu Brems und Überholmaneuvern der anderen Verkehrsteilnehmer führt.
04.10.2023 22:11	Der Schienenverkehr stellt eine erhebliche Lärmquelle dar. Insbesondere nachts hört man das Hupen und die Fahrgeräusche. Eine weitere erhebliche Lärmkulisse bildet Rauschen der A40. Bei den genannten Stellen mangelt es an Lärmschutzwänden, die an der gesamten Strecke auf ausreichender Höhe installiert sind.
05.10.2023 07:34	Der Lärm durch die Firmen Nordfrost und Duvenbeck ist unerträglich. Ein sonores Brummen von Nordfrost ist weiterhin zu hören obwohl eine Lärmschutzwand gebaut wurde. Ein Grund könnte sein, dass diese einfach zu kurz gebaut wurde. Oder man baut die Kühlaggregate um. Ebenso könnte man die LKW nicht dauerhaft laufen lassen, besonders vermehrt an Wochenenden und Feiertage. Das würde auch helfen die Abgase zu reduzieren. Der Lärm von Duvenbeck und Nordfrost wird noch verstärkt durch das Missachten des LKW Durchfahrtsverbot für über 7,5 t. Hier könnte der Ordnungsdienst statt Knöllchen an die Anwohner zu verteilen mal die Durchsetzung fokussieren. Eine Reduzierung auf 3,5 t und ein generelles Tempo 30 würden viel helfen.
05.10.2023 10:26	Stellen Sie sich vor, Sie versuchen sich auszuruhen und 4 bis 6 Chopper kommen an Ihr Bett rangefahren. Dort warten sie mit ihren schon lauten Motoren auf grün. Sobald es dann grün ist, werden die Motoren zum Aufheulen gebracht, was ein höllischer und unerträglicher Lärm ist. Was für die Chopperfahrer Freiheit bedeutet, ist für die betroffenen reine Folter. Nur ein Beispiel aus sonnigen Tagen. Mir ist schon klar, dass man nicht jede Seitenstraße der Wakefieldstraße mit ihr verbinden kann, um die Röhlinghauser Straße und somit das Nadelöhr (oder das Einfallstor) des Stadtteils zu entlasten. Daher schlage ich vor, an dieser Kreuzung ein Kreisverkehr einzurichten! Wie Sie selbst wissen, werden die Wartezeiten extrem verkürzt, weil die Ampel wegfällt und der Verkehr wird besser abfließen. Die Autofahrer und insbesondere die leidenden Anwohner werden es Ihnen danken. Danke für Ihre Zeit.



Datum	Stellungnahme
05.10.2023 10:48	<p>Es gibt häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen mit aufheulenden Motoren und gern in den Abend- bzw. Nachtstunden.</p> <p>Zudem werden im nahegelegenen Kreisverkehr Eickeler Str. häufig Nachts, am Wochenende Runden mit quietschenden Reifen gedreht.</p> <p>Es wurden zwar mal Tests durchgeführt, die keine häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt haben, die erfolgten aber tagsüber und nicht Nachts bzw. in den späten Abendstunden am Wochenende.</p>
05.10.2023 11:23	<p>Gerade in den wärmeren Monaten ist am sogenannten Herner Meer, der Kanalbereich hinter dem Dachsergelände (Sackgasse mit Wendehammer) völlig überfüllt. Die Straße ist voll von LKW, die am Wochenende nicht fahren dürfen.</p> <p>Ausländische Mitbürger feiern und grillen, die LKW-Fahrer größtenteils auch aus anderen Ländern, nächtigen dort im LKW und grillen ebenfalls. Es ist laut, der Müll wird nicht beseitigt und als Frau meidet man diesen Bereich wenn es dunkel wird!</p>
06.10.2023 08:39	<p>Der Lärmschutz durch das Autobahnkreuz 42/43 ist bereits vor dem Aus-/Umbau ungenügend gewesen. Zusätzlich wird das Tempolimit sehr häufig nicht eingehalten, zum Teil durch Raser deutlich überschritten. Offene Fenster sind vor allem nachts nicht möglich.</p>
06.10.2023 09:31	<p>Vorschlag zur Verminderung von Lärm wäre ein Kreisverkehr aus folgenden Gründen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es würde nicht zu Spitzenzeiten ein Rückstau auf dem Stück Karlstrasse bis zur Emscherstrasse entstehen. Hierdurch werden Geräusch- und Emmissionbelastung vermindert.</li> <li>2. Da es auf diesem Stück der Hammerschmidtstrasse sehr oft zu Geschwindigkeitsübertretung kommt, ist ein Überqueren des naheliegenden Zebrastreifen recht gefährlich (vor allem für Kinder und Senioren). Dies belegt sich auch dadurch dass die Polizei sich diese Kreuzung für Verkehrsschulung von Kindern rausgesucht hat. Es würde die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer durch einen Kreisverkehr dort deutlich erhöhen.</li> <li>3. des Weiteren würde dieser Kreisverkehr die Raserszene die vorwiegend in den in den Abendstunden bzw. Nachts dort unterwegs ist, stark ausbremsen.</li> </ol> <p>Wir hoffen, dass unser Anliegen Gehör findet. Für Rückfragen oder einen Vorort-Termin stehen wir gerne zur Verfügung.</p>
07.10.2023 10:37	<p>Die Autobahn A43 war schon immer sehr laut zu hören. Durch das Abholzen alter Baumbestände in der Nähe des Endes der "Herner" Zillertalstraße hat sich der Lärm noch deutlich verstärkt.</p>
07.10.2023 14:42	<p>Es ist eine sehr starke Lärmbelästigung vorhanden. Abholzungen in der Nähe, im aufgeführten Bereich, haben das Ganze noch verschlimmert. Bessere Schallschutzwände im Bereich der A43 und transparente (Plexiglas, Glas etc. ) Schallschutzwände auf der Brücke könnten Abhilfe schaffen.</p>



Datum	Stellungnahme
07.10.2023 15:25	<p>Die Bahnunterführung Baumstraße wird als Sprintrennstrecke zwischen Funkenberg- und Schulstr. genutzt. Hier macht es den hochmotorisierten Auto- und Motorradfahrern besonders nachts Freude die Geräusche Ihrer Fahrzeuge zu hören, extra Gas mit lauttönenden Fehlzündungen. Doppelte Geschwindigkeiten von den zulässigen 50 km/h werden hier sicherlich manchmal erreicht. Hinzu kommt das "knallen/klappern" von Nutzfahrzeugen mit Anhängern durch die zu niedrigen Gullideckel und notdürftig geschlossenen Schlaglöchern in der Fahrbahn.</p> <p>In den Morgen- und Nachmittagsspitzenstunden kommt es durch die kurze Linksabbiegerspur von der Baumstraße in die Funkenbergstraße zum Rückstau bis in die Unterführung hinein, das ewige STOP- und GO der Fahrzeuge ist nicht nur laut, sondern verursacht auch Feinstaub- und Stickoxide. Die Knotenpunktbelastung wird durch den Neubau der Hochschule-HSPV, dem Seniorenpark und der Bebauung des Knipping-Dorn-Geländes nicht weniger. Hinzu kommt noch Beeinträchtigung durch die Bahnstrecke.</p> <p>Ich hoffe, dass auch die Gesundheits- und Lärmvorsorge der Anlieger, in Bezug auf den Emissionspegel, berücksichtigt wird und ein sehr gutes und fließendes Verkehrskonzept für den Bebauungsplan Nr. 238 herauskommt.</p> <p>Vielen Dank.</p>
08.10.2023 09:54	<p>Die Autobahnen A42 und A43 sind sehr laut. Nachts bei geöffnetem Fenster zu schlafen ist kaum möglich. Das ist mit den Jahren immer schlimmer geworden.</p>
08.10.2023 10:47	<p>Der Verkehrslärm an der Corneliusstraße ist mittlerweile unerträglich. U. a. bedingt durch den LKW-Verkehr, der trotz Durchfahrtsverbot ständig zu nimmt und durch aufheulende Motoren von vielen durchgeknallten PKW- bzw. Motorradfahrern.</p> <p>Als Gegenmaßnahmen helfen hier nur konsequente und dauerhafte Polizei-Kontrollen, die nicht nur an wenigen Tagen im Jahr minutenweise durchgeführt werden, sondern kontinuierlich über einen längeren Zeitraum. Weiterhin muss der Autobahnverkehr auf der A42 zukünftig, nach Abschluss der Umbaumaßnahmen, dauerhaft zumindest in den Nächten von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr aus Lärmschutzgründen auf max. 80 km/h reguliert werden.</p>
08.10.2023 12:03	<p>Erhöhte Nutzung verursacht mittlerweile durchgehend Lärm von 9:00-21:00 Uhr (an Wochenenden) und wochentags am Nachmittag bis in den Abend. Selbst beim Training sind die Kommandos der Trainer schon deutlich zu vernehmen (abhängig von der Windrichtung+/-). Der Verlust größerer Bäume hat die Wirkung auch verstärkt. Eine immergrüne Anpflanzung an der Südostseite (auch Ranken am Ballfangzaun) könnten die Belästigung reduzieren</p>
08.10.2023 13:54	<p>Vorweg möchte ich betonen, dass es hier nicht um den Sport geht sondern nur um die tägliche Beschallung.</p> <p>7 Tage die Woche nur Geschreie von 16.00h bis 21.00h. In den Ferien geht es hier ab 8.30h los. Auch bei geschlossenen Fenstern ist nicht an Ruhe zu denken. Während der Spiele wird irgendetwas vor gehauen, das hört sich wie trommeln an.</p> <p>Ja der Sportplatz war da als wir am Hilgenbrink einzogen, aber da war es noch ein Ascheplatz und gut erträglich. Gemessen wurde die Lautstärke auch aber nicht hier an unserem Haus sondern an der Wiesenstraße. Da der Platz wesentlich höher steht geht der Schall nur zu uns herunter, was ja eigentlich logisch ist. Die Bäume die nicht wirklich den Schall abhielten - schon gar nicht ab dem Herbst wurden zum größten Teil entfernt. Das Geschreie geht pausenlos.</p> <p>Lärm macht krank das ist bewiesen. Die Terrasse nutzen wir nur noch selten weil es unerträglich ist. Es heißt: Leben und leben lassen. Es ist mir unerklärlich warum hier kein Schallschutz errichtet wird. Für vieles ist Geld da aber für ein bisschen Lebensqualität fehlt der Stadt das Geld.</p>



Datum	Stellungnahme
08.10.2023 15:44	Erhöhter Lärm ( Tag und Nacht ) durch Betrieb des Kohle-Kraftwerks und erhöhten LKW - Verkehrs. Die dadurch bedingten zusätzlichen Abgase verhindern das Öffnen von Fenstern auch nachts.
08.10.2023 16:19	Die Zustände rund um den Karlsplatz haben sich für die Bewohner in den vergangenen fünf Jahren stetig und schrittweise verschlechtert. Der Zuzug von "Neubürgern" rund um den Karlsplatz führt zu einer ständigen Lärmbelästigung durch ununterbrochen schreiende Kinder auf dem Spielplatz, Geschreie auf dem Fußballplatz/Ballgeräusche. Geräuschpegel > 80dB über mehrere Stunden sind keine Seltenheit - die "Erziehungsberechtigten" sitzen drumherum und zeigen keinerlei Interesse, dem Gebahren Einhalt zu gebieten. Warum auch? Ist doch schön und bequem hier. Oft ist die Belästigung Abends bis nach 23 Uhr (im Sommer) zu verzeichnen. Beschwerden beim Ordnungsamt führen zu einem Verweis an die Polizei, die Polizei verweist auf das Ordnungsamt. Am "Karlsplatz" will sich niemand die "Finger schmutzig zu machen" - warum wohl? Schade, dass das Vorhaben des "sehr verehrten" Oberbürgermeisters Dr. Frank Dudda, solvente Bürger nach Herne zu holen auf diese Art und Weise konterkariert wird.
08.10.2023 22:31	Sehr geehrte Damen und Herren, die Lärmbelästigung durch LKW Verkehr von und zum Industriegebiet Friedrich der Große von der Autobahn Abfahrt der A42 Herne-Börnig ist für alle Anwohner eine Zumutung! Die hier geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 KMh wird sobald die Blitzanlage an der Einmündung zum Lütge Bruch passiert ist, ignoriert und dann beschleunigt, sowohl LKW's als auch PKW's. Sollte mal ein Fahrzeug dabei sein, was sich an die 30 KMh hält, kommt es zu spektakulären Überholmanövern.
09.10.2023 16:52	Durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der A 42 kommt es im Bereich der Von-Waldthausen-Straße zu einer erhöhten Lärmbelästigung. Im entsprechenden Streckenabschnitt der A 42 ist die Fahrbahnoberfläche auf der südlichen Richtungsfahrbahn geriffelt ausgebildet, wodurch hohe Schallemissionen entstehen. Darüber hinaus weist die vorhandene Schallschutzwand im Bereich des Brückenbauwerks A 42 / Von-Waldthausen-Straße eine reduzierte Höhe auf, wodurch sich die Schallemissionen dort nahezu ungehindert ausbreiten können. Hier wäre eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sowie eine Erhöhung der Schallschutzwand wünschenswert, um die Schallemissionen zu reduzieren.  Darüber hinaus führt auch Lkw-Durchgangsverkehr auf der Von-Waldthausen-Straße zu einer erhöhten Lärmbelästigung. Hier wäre die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots sinnvoll, um den Lkw-Verkehr, der durch das Industriegebiet Friedrich der Große entsteht, aus der Von-Waldthausen-Straße herauszuhalten.
09.10.2023 20:30	An schönen Tagen und den ganzen Sommer dürfen Anwohner der Lohofstraße den Lärm des Spielplatzes erleben. Im Sommer ist es abends nicht möglich bei geöffnetem Fenster die Tagesschau um 20:15 Uhr zu schauen. Die Stadt vergrößert den Spielplatz inklusive Sitzmöbeln und kümmert sich anschließend nicht um die Einhaltung von Vorschriften. Ein Spielplatz darf in der Regel nur von 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr benutzt werden. Aber wer hält das nach? Anwesenheit des Ordnungsamtes Fehlanzeige. Im Sommer geht die Belästigung teilweise über 22:00 Uhr hinaus und beginnt teilweise schon vor 8.00 Uhr morgens. Es wäre schön, wenn die Stadt Herne ein Schild über die Benutzungszeiten anbringen würde und die Einhaltung der Benutzung und die Lärmbelästigung ahnden würde.



Datum	Stellungnahme
09.10.2023 22:14	<p>Sende meine Meldung ein drittes Mal, da ich meinen ersten zwei Post nicht finden kann.</p> <p>Die Lärmbelastung in der Umgebung der Kreuzung hat verschiedene Ursachen, die sich teilweise überlagern und zusätzlich verstärken. Zum einen verursacht durch das allgemeine hohe Verkehrsaufkommen, zum anderen durch das individuelle Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer. Durch den Neubau einer Rechtsabbiegespur für den Verkehr, der aus Richtung Bochum kommend an der Kreuzung nach Herne oder auf die A31 abbiegen will, rückt der stehende, wartende Verkehr weiter Richtung Wohnbebauung. Das führt dazu, dass anstatt wie bisher in drei, nun in vier Reihen nebeneinander stehende, mit laufendem Motor, auf Grün wartende Autofahrer Lärm verursachen. Lärmreduzierende Maßnahmen wurden im Zuge der Umgestaltung nicht getroffen. Lärmverstärkende individuelle Gründe sind zum einen das starke Beschleunigen und Abbremsen von manchen Autofahrern an der Kreuzung. Sei es um noch schnell über Grün zu kommen, was oft aber nicht gelingt und dann hörbar abgebremst werden muss (Lkws verursachen dadurch eine hohe Lärmbelastung), oder aber man hat nach Überfahren der Kreuzung (Richtung Bo) "endlich" die Möglichkeit für ca. 1 km bis zur nächsten Ampelkreuzung mal richtig Gas zu geben. Einigen MotorradfahrerInnen und Besitzern von getunten Autos scheint das sehr wichtig zu sein. Für uns Anwohner ist das aber eine sehr starke Belastung. Eine weitere individuelle Lärmquelle ist das teils extrem laute Musik hören. Wartende Autofahrer beschallen so oft den kompletten Kreuzungsbereich, was bei hohem Verkehrsaufkommen schon mal mehr als eine Ampelphase dauern kann. Bei schönem Wetter und Aufenthalt im Freien zehrt dies ganz schön an den Nerven. Zum Abend hin und in der Nacht werden dann die beiden gut ausgebauten Straßen gerne als Rennstrecke genutzt, mit den bekannten Nachteilen für die Anwohner.</p> <p>Folgende Lösungsmöglichkeiten möchte ich vorschlagen. Gegen den Lärm, der allein schon durch die Masse an Kraftfahrzeugen entsteht, schlage ich vor, die bestehende Lärmschutzwand an der Dorstener Str. (von Bo kommend) Richtung Kreuzung weiter zu führen und diese, der neuen Rechtsabbiegespur folgend, am Wendehammer der "alten" Dorstener Str. enden zu lassen. Vielleicht macht es aus Kostengründen Sinn, eine "gebrauchte" Lärmschutzwand zu nehmen. Ich glaube den Anwohnern wäre Nutzen wichtiger als Design. Einen begrünten Lärmschutzwall könnte ich mir auch vorstellen. Die Verlängerung der Wand um die Kreuzung herum hätte außerdem den Vorteil, dass für die Grünfläche an der "alten" Dorstener Str. auf einmal ganz neue Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten für die Anwohner entstehen könnten.</p> <p>Was den Lkw-Verkehr angeht, so glaube ich, dass dieser die beiden Straßen gerne als Abkürzung zwischen den Autobahnen A40, A43 und A42 befährt. Daher meine Frage, ob es für die beiden Straßen eine Mautpflichtigen für Lkws gibt und wenn nicht, ob sie eingeführt werden kann. Und ob ein Nachtfahrverbot für Lkws möglich ist. Bei geöffnetem Fenster ist Nachts nämlich kein Schlaf möglich. Gegen den individuellen Lärm könnte ich mir folgende Maßnahmen vorstellen. 1. Eine Temporeduzierung von 50 auf 30 km ca. 200 m vor dem Kreuzungsbereich, oder eine dauerhaft installierte Blitzeranlage für alle Richtungen (würde vielleicht auch die nächtlichen Raser abschrecken?). Hintergrund ist, dass der Verkehr langsam, gleichmäßig und somit geräuscharmer den Kreuzungsbereich befährt. 2. Auffällige Hinweisschilder, die Autofahrer auf die von ihnen verursachte Lärmbelästigung hinweisen (z.B. "Euer Lärm macht unsere Kinder und uns krank! Bitte fahrt leise, Danke", oder so ähnlich). Spruchbanner, die die komplette Straße überspannen, könnte ich mir auch vorstellen.</p> <p>Also Appelle jedweder Art.</p> <p>Auf Ihre Rückmeldung bin ich gespannt und hoffe, dass diese Aktion zu weiteren konstruktiven und kreativen Dialogen führt und schlussendlich in konkreten, lärmreduzierenden Maßnahmen mündet.</p>



## Zweite Bürgerbeteiligung

Datum	Stellungnahme
01.04.2024 (20:10 Uhr)	<p>Hohe Lärmbelästigung an der Kreuzung Holsterhauser/Südstraße durch Verkehr der das Autobahnkreuz Herne-Eickel umfährt</p> <p>Viele Fahrzeuge umfahren die Staus am Autobahnkreuz in dem sie in Bochum-Riemke von der Autobahn abfahren und dann durch die Südstraße fahrend links auf die Holsterhauser Straße abbiegen und dann sogleich rechts auf die Dorstener Straße um zur Auffahrt auf die A42 Herne-Crange zu kommen. Hierbei entstehen immer wieder chaotische Zustände auf der Kreuzung Holsterhauser Straße/Südstraße. Der Verkehr auf der Holsterhauser Straße blockiert den Kreuzungsbereich Südstraße/Holsterhauser Straße durch den Rückstau der durch die Ampelschaltung an der Kreuzung Dorstener Straße/Holsterhauser Straße entsteht. Leider fahren die Verkehrsteilnehmer trotzdem in den Kreuzungsbereich auch wenn abzusehen ist dass dieser dann blockiert ist oder die Ampel auch bereits auf Rot umgestellt hat, so daß die Fahrzeuge die links auf die Holsterhauser Straße abbiegen wollen nicht in den Kreuzungsbereich einfahren können ohne dass der Verkehr regelmäßig zum stocken kommt. Dies führt regelmäßig zu lautstarken Hupen, besonders wenn LKW's abbiegen wollen. Der auf der Südstraße entstehende Rückstau tut sein übriges da die Kreuzung diesem hohen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen ist. Der Rückstau erstreckt sich zum Teil bis zur Meesmannstraße. Besonders in den Sommermonaten wird es sehr laut wenn viele Fahrzeughalter mit geöffneten Fenstern laut Musik hören oder telefonieren. Könnte man nicht vielleicht dem Schwerlastverkehr das abfahren von der Autobahn untersagen? Ich vermute dass sich die Abkürzung, durch die Baustelle am Autobahnkreuz, bei vielen Verkehrsteilnehmern bereits fest verankert hat. Vielleicht würde eine Umstellung auf Tempo 30 die Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiver machen.</p> <p>In der Nacht sind es dagegen die Autorennen die regelmäßig auf der Dorstener Straße oder der Holsterhauser Straße stattzufinden scheinen. Vielleicht könnten hier fest aufgestellte Blitzeranlagen auf der Dorstener Straße und der Holsterhauser Straße für Abhilfe sorgen. Gegen das überfahren des Rotlichts auf der Holsterhauser Straße Richtung Wanne könnte ebenfalls ein Blitzer für Abhilfe sorgen.</p>
01.04.2024 (22:05 Uhr)	<p>Der Westring sollte ab/bis Ecke Bismarckstraße bis/ab Ecke Bahnhofstr. in beide Richtungen von 22:00 bis 06:00 Uhr zur Tempo 30-Zone gemacht werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Wir wohnen am Lackmanns Hof 72 in der 7. Etage. Unser Schlafzimmer liegt in Richtung Westring. Der Schall/Lärm vorbei fahrender Fahrzeuge, insbesondere LKW, wird dann, unserem Empfinden nach, in voller Lautstärke in unser Schlafzimmer transportiert. Dies ist insbesondere in den Sommermonaten, bei geöffnetem Fenster, sehr laut.</p> <p>Wir bitten daher um Einrichtung der Tempo 30-Zone!</p>
02.04.2024 (10:01 Uhr)	<p>Hallo, als Anwohnerin der Breddestrasse fühle ich mich durch die Kopfsteinpflasterung sehr gestört, gerade in den Morgenstunden wenn alles zum Gutenbergparkplatz fährt bzw. zum Abend hin weil sich keiner an die Geschwindigkeit hält.</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>Huperei gehört zum Alltag weil keine Regelung der Einfahrt zum Parkplatz existiert. Klartext: Kopfsteine weg, Flüsterteer drauf,</p> <p>Einbahnstrassenregelung anordnen.</p> <p>Bitte bedenken sie das auch ein Altenwohnheim direkt an der Strasse liegt, kann nicht angenehm für die älteren Leute sein</p>
02.04.2024 (12:57 Uhr)	<p>Über die Horsthauserstr. zwischen A42 und Pöppinghauserstr. 44628 Herne in Fahrtrichtung Castrop-Rauxel besteht eine erheblich Lärmbelastung, insbesondere auch durch LKW Verkehre, die diese Strecke auf Grund der Mautbrücke auf der A 42 vor Castrop-Rauxel, sowie der lang anhaltend geschlossenen Bahnschranke Höhe Westring 346 44579 Castrop-Rauxel Richtung Industriegebiet Castrop-Rauxel Habinghorst, sowie Verkehre in die Industriegebiete in Recklinghausen Süd zur Umfahrung der gesperrten Brücke der A 43 über den Rhein-herne-Kanal, wählen. Hier müsste insbesondere der LKW-Verkehr erheblich reduziert werden, z.B. durch ein Durchfahrtsverbot oder einer Mauterfassung zwischen Anschlussstelle A42 Horsthauser Str. und Kreuzung Pöppinghauser Str. / Paul-Gerhardt-Str.</p>
02.04.2024 (17:53 Uhr)	<p>Parallel zur A43 und der Zugstrecke verläuft der Grenzweg. Die Zugstrecke wird überwiegend vom Güterzug genutzt.</p> <p>Hier fehlt eine Schallschutzwand ab der Brücke "Rottbruchstr" Richtung Autobahnkreuz Herne.</p>
02.04.2024 (18:27 Uhr)	<p>Hallo,</p> <p>wir wohnen auf der Sodinger Straße zwischen Schillerstraße und Hoelkeskampring. Seit 10 Jahren, eigentlich fühlen wir uns hier sehr wohl, jedoch ist der Lärm, durch den in den letzten Jahren immer mehr werden Verkehr sehr störend geworden. Es brettern immer mehr sehr große LKWs hier durch, auch spaet abends. Da es hier mittlerweile auch einige größere Unebenheiten in dem Belag gibt, ist es teilweise extrem laut. Ausserdem wird die Strecke immer häufiger als Rennstrecke benutzt, wenn die Ampel an der Schillerstraße aus ist. Im Besonderen Abends und verstärkt am Wochenende, so dass man teilweise im Bett sitzt vor Schreck, wenn genau vor der Tür die Motoren hochgedreht werden. Aber es wird ja hier nie kontrolliert, sonder leider nur Tagsüber am Erdbeerfeld. Es wäre sehr schön, wenn auch später am Abend mal hier kontrolliert werden würde. Dann kommt noch dazu, dass sämtliche Umleitungen hier her führen, was dazu führt, daß es grundsätzlich morgens und zum Feierabendverkehr sich ewig lange Staus bilden und es teilweise nicht möglich ist, die Straßenseite zu wechseln.</p>
02.04.2024 (21:09 Uhr)	<p>Guten Tag,</p> <p>auf der Sodinger Str. vom Revierpark bis zum Kreisverkehr Sodinger Str./ Castroper Str. hat sich der Verkehr im Laufe der Jahre stark verdichtet und es werden immer höhere Geschwindigkeiten gefahren.</p> <p>Zum einen hat das zu einer größeren Lärmbelästigung geführt und als Radfahrer muß man recht mutig sein auf dieser Strecke.</p> <p>Ein Radweg und Tempo 30 wären sicherlich eine sehr gute Lösung.</p>
02.04.2024 (21:36 Uhr)	<p>Guten Tag,</p> <p>Das ständige gehupe von der Wanner Herne Eisenbahn geht rein gar nicht mehr. Man kann nicht mal mehr Nachts mit geöffneten Fenster schlafen, weil die Lokführer Hupen. Manche hupen immer wieder aber fahren nicht los. Unsere Kinder werden trotz geschlossenen Fenstern immer wieder wach. Das ist nur noch unzumutbar. Des Weiteren laufen über Nacht die Loks ohne das diese</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>irgendwo hin fahren, gerade dieses ständige Triebwerk hoch fahren und wieder herrunter fahren + das gehupe macht einen Wahnsinnig. Gerade läuft hinter unseren Haus eine Stinkende Diesellok, diese läuft seit 3 Stunden und fährt nicht weg, nicht mal auf den Balkon kann man gehen weil es so extrem nach Abgasen stinkt. Ruft man beim Ordnungsamt an, kommt immer die gleiche Ausrede, wir kümmern uns darum. Aber es passiert rein gar nichts.</p>
<p>03.04.2024 (09:09 Uhr)</p>	<p>1. Auswüchse bei den Laubbläsern. D.h. Zeiten werden nicht eingehalten. In manchen Bereichen arbeiten 2 bis 3 Gartenpflegeunternehmen oder auch private "Hobbygärtner" gleichzeitig mit den Dingen.</p> <p>2. Stärkere Kontrollen bei 30 km/h Strecken. So halten sich gewisse Personen der "Poser"-Fraktion oftmals nicht im geringsten daran. Die Maschine muß krächtsen; also zu hören, riechen und zu sehen sein.</p> <p>3. Wenn an z.B. der Shamrockstraße / Westring ein Unfall ist oder etwas brennt, hören wir hier am Stadtgarten sehr sehr gut, woher... in welche Richtung das jeweilige Einsatzfahrzeug gerade fährt.</p> <p>4. Netter Versuch dieser Bürgerbeteiligung aber Herne ist nicht die Stadt, in der Innovationen oder echte Änderungen stattfinden.</p> <p>Und .... Lärmbelästigung empfindet man und machen nicht nur krank durch einen permanenten Verursacher / Lärmquelle, sondern auch permanente, ständige und eben zeitweise auftretende Störungen / Lärmbelästigungen. Auch diese führen zu Unwohlsein; im Maximalfall zu Krankheiten.</p>
<p>03.04.2024 (13:26 Uhr)</p>	<p>Hallo Liebes Team, wir wohnen in Herne Baukau, 44653 Vor dem Hofe. Dort wurde an der kompletten Bahnstrecke die Bäume gefällt welche die Lärmbaie darstellte. Und nun sind sie komplett weg. Wir schauen ohne Hindernisse auf die Bahnstrecke auch die Autobahnen A42 und 43 stehen komplett offen. Und es ist laut vom Baustellen Lärm ganz zu schweigen. Ich hoffe das Sie hierfür eine Lösung finden können</p>
<p>04.04.2024 (10:40 Uhr)</p>	<p>Nachts ist immer noch erheblicher Lärm durch Bahnverkehr (Gehupe).</p> <p>Auch herrscht eine Lärmbelastung durch die Autobahnen (A 40/ A 43 / A42) sowie Fluglärm durch Landeanflüge</p>
<p>04.04.2024 (11:54 Uhr)</p>	<p>Als Anwohner der Wiescherstraße möchte ich mit Nachdruck eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die gesamte Straße und ein Durchfahrverbot für LKW befürworten; wobei hier selbstverständlich eine Schrittgeschwindigkeitszone in unmittelbarer Nähe des Kindergartens (wie vor allen Kindergärten, Spielplätzen, Schulen und Sportanlagen) gelten sollte.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ungezählte LKW mit Anhänger "donnern" die Straße von Bochum kommend herunter und erzeugen so nicht nur einen kaum zumutbaren Lärmpegel, sondern bringen die angrenzenden Gründerzeitäuser zum Vibrieren und alle anderen Verkehrsteilnehmer in große Gefahr</li> <li>- PS- und Bass-Liebhaber*innen nutzen diese Straße gerne, um auf sich aufmerksam zu machen</li> </ul>



Datum	Stellungnahme
	<p>- Motorradfahrer*innen schätzen den schallverstärkenden Effekt der engen und dicht bebauten Häuserzeilen</p> <p>Kurzum: man ist gezwungen die Fenster zur Straßenseite ständig geschlossen zu halten, um den ständigen Straßenlärm einigermaßen zu dämpfen; wohnen an dieser Straße ist mittlerweile leider zur Zumutung geworden.</p>
<p>04.04.2024 (13:15 Uhr)</p>	<p>In Herne Innenstadt, Parallelstraße zur Fußgängerzone (Hermann-Löns-Str.). Primäre, Hauptlärmquelle: hohes Verkehrsaufkommen durch Innenstadtbesucher sowie Durchgangsverkehr insbesondere zur "Rush Hour". Schlechte Ampelschaltung und der Hinweis "grüne Welle bei 30" sind irreführend, da nicht korrekt. Daher Lärmbelästigung durch häufiges Anfahren – bis zur nächsten Ampel in 200-300 m.</p> <p>Lärmbelastung im Hinterhof (Wohngebiet, Garten) durch Beatmungs-WG (Beatmungsalarme bei offenem Fenster Tag und Nacht und rauchendes/ lautes Pflegepersonal auf der Feuerterre – Pausenplatz) sowie laute Pauseneinheiten bei Fortbildungen in der Harannclinic. Wöchentliche Gebäudelüftung (Wartung?) Sonntags morgens 8:00 Uhr.</p> <p>Handwerksfirma im Hinterhof mit frühmorgendlichem Be- und Entladen ab 5:15 Uhr. Schlafen mit offenem Fenster daher weder nach vorne zur Straße als auch hinten zum Hinterhof nicht möglich obwohl Wohn- und nicht Gewerbegebiet.</p> <p>Hintergrundgeräusche generell: Allgemeine Lärmbelästigung durch Autobahn</p> <p>Verbesserungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorität 1: verbindliche Einrichtung Tempo 30-Zone Hermann-Löns-Straße/Innenstadtgebiet, Ampeltaktung abstimmen zur Vermeidung von Anfahrtslärm, Tempokontrollen, Fahrradstraßen im Stadtgebiet ausbauen</li> <li>- Reduktion/Umleitung von PKW aus der Innenstadt, Ausbau der Fahrradinfrastruktur/Fahrradstrassen, ÖPNV in schlecht angebundene Stadtteile</li> <li>- Erhöhung der innerstädtischen Parkgebühren, weiterer Ausbau ÖPNV als Kompensation (s.o.), ggf. weitere Anreize in Betracht ziehen</li> <li>- größere Gewerke in Gewerbegebiet ansiedeln / Rücksichtnahme der Firmen bzgl. Lärmbelästigung in Morgenstunden im Wohngebiet verbessern</li> <li>- allgemeine Rücksichtnahme / Aufgreifen der Verbesserungsvorschläge durch Harannclinic-Personal, Lüftungswartung auf Wochentag oder spätere Uhrzeit sonntags legen</li> <li>- Tempolimit und Lärmschutzwände auf Autobahnen (allgemein überfällig)</li> </ul>
<p>06.04.2024</p>	<p>Feldkampschmiede Willmath: Extreme Lärmbelästigung durch uraltenTrennjäger(Säge) von den Nachbarn gemessen über 100 Dezibel. Metallarbeiten die besonders im Sommer draussen verrichtet</p>



Datum	Stellungnahme
(12:45 Uhr)	<p>werden, so dass eine eigene Gartennutzung nicht mehr möglich ist. z.B. wird tonnenschweres Metall vom oder auf LKWs geworfen, gerne morgens um 7 Uhr. Es gibt absolut keinen Lärmschutz von Seiten der Firma. Auf jahrelange Beschwerden der Nachbarn wird nicht reagiert oder wird mit Beschimpfungen geantwortet (Klappe halten, es ist ein Mischgebiet hier). Es wurde schon die Polizei eingeschaltet und 1 mal das Ordnungsamt. Es hat sich nicht getan. Dieser immer wieder anhaltende Lärm nervt und führt zu Kopfschmerzen und Frust. Kinder wollen nicht mehr in den Garten, da der oft plötzliche Lärm sie erschreckt. Die Nachbarn haben schon mittlerweile erwogen, gerichtlich gegen die Firma vorzugehen, was dem Miteinander wahrscheinlich schadet, unsere Hoffnung ist, dass seitens der Stadt Herne evtl. Lärmschutzauflagen diese Misere beendet.</p>
07.04.2024 (00:12 Uhr)	<p>In Herne ist es doch schon vom Autobahn- und Straßenlärm laut, warum muss dann noch eine Veranstaltungshalle mit Namen Shamrockeye den Lärmpegel erhöhen. Nun kann man nicht einmal mehr Samstags Abends in seinen Garten in Ruhe sitzen. Der Lärm von dort geht bis 3:00 Uhr nachts.</p>
07.04.2024 (17:53 Uhr)	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich bin seit 2020 Bewohner des Hauses Victor-Halstrick-Str. 40, 44625 Herne und wohne Luftlinie ca. 600m von der A43 entfernt (siehe Abbildung im Anhang). Bereits ab Einzug in das neue Heim hat mich die nächtliche Lärmbelastigung der A43, speziell in den frühen Morgenstunden (ab ca. 5h), um den Schlaf gebracht. Denn um diesen Zeitraum herum setzt der Berufs- und LKW-Verkehr ein. Bei gekipptem Fenster ist die Autobahn deutlich zu vernehmen. Ich konnte mit einem Messgerät eine Schallimmission von ca. 50 db messen. Mir ist bewusst, dass Lärmempfinden und die Schwelle zu einer Lärmbelastigung auch subjektive Wahrnehmungen sind, nichtsdestotrotz kann man in unserer Wohnsiedlung ganz sicher nicht von einer wohltuenden Nachtruhe sprechen. Im Sommer kommen dann zudem all die Motorradfahrer hinzu, die deutlich wahrnehmbar über die Autobahn brettern. Daher würde ich gerne Folgendes in Erfahrung bringen:</p> <p>Welche Schallschutzvorkehrungen wurden in der Vergangenheit zwischen der Anschlussstelle 15 (Herne-Eickel) und AS 16 (Bochum-Riemke) getroffen, um die dicht angrenzenden Wohnräume zu schützen?</p> <p>Werden weitere Schallschutzmaßnahmen ggfls. im Rahmen der aktuell stattfindenden Umbauten an der A43 bzw. gemäß Lärmaktionsplan umgesetzt oder sind diese für die Zukunft geplant?</p> <p>Existiert ein für die Allgemeinheit einsehbares Schallschutzkonzept für die A43 im Raum Herne, Bochum?</p> <p>Ich habe die Hoffnung, dass sich in diesem Bereich in Zukunft vielleicht doch noch was Positives tut und die Lebensqualität für die Anwohner merklich gesteigert werden kann.</p>
09.04.2024 15:20Uhr	<p>Herne, den 09.04.2024</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wiederholt möchte ich auf die unzumutbare Lärmbelastigung im Bereich der Dorstener Straße, von der Kreuzung Wiedehopfstraße bis zur Brücke Rhein-Herne-Kanal, aufmerksam machen.</p> <p>Die erhöhten Lärmwerte sind in dem aktuell noch geltenden Lärmaktionsplan einzusehen. Ferner werden die erhöhten Lärmwerte durch die Richtschutzlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS90) bestätigt.</p> <p>Des Weiteren habe ich eine Bürgeranfrage hinsichtlich der hohen Lärmwerte an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) in Recklinghausen gestellt. Hier wurde mir ebenfalls bestätigt, dass ein Großteil der Häuser in diesem Bereich von hohen Lärmwerten betroffen ist. Selbst an einigen Häusern in der einmündenden Steinhausenstraße sind noch hohe Lärmwerte</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>festzustellen. Das LANUV NRW verwies mich an das Dezernat der Stadt Herne mit der Bitte Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.</p> <p>Darüber hinaus wurde vom Umweltministerium NRW (Frau Griepenkerl-Galoga) und auch von der Bezirksregierung in Arnsberg (Frau Kuckel) sehr viel Verständnis für die unzumutbare Situation hinsichtlich der hohen Lärmwerte gezeigt. Frau Griepenkerl-Galoga und Frau Kuckel wiesen mich ebenfalls an die Stadt Herne, da die Dorstener Straße eine Ortsdurchfahrtsstraße sei. Da die Stadt Herne eine Gemeinde mit mehr als 80 000 Einwohnern sei, liegt die Zuständigkeit ebenfalls bei der Stadt Herne. Auf meinen Vorschlag, die Geschwindigkeit in diesem Bereich auf 30 km/h zu senken, wurde vom Dezernat 6 der Stadt Herne (Herrn Friedhoff) nur ausweichend geantwortet.</p> <p>Vor circa zwei Jahren wurde aufgrund von Baumaßnahmen in diesem Bereich die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt. Für die Anwohner herrschte während dieser Zeit eine völlig neue Lebensqualität. Ebenso zeigte die Absenkung der Geschwindigkeit keinerlei negative Einflüsse auf den Straßenverkehr (Stau).</p> <p>Dies bestätigt im Allgemeinen auch eine Studie des Bundesumweltamtes in Berlin. Hier untersuchte man die Auswirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dort kann nachgelesen werden, dass dies fast ausschließlich positive Auswirkungen hat.</p> <p>Weiter gab es im letzten Jahr ein Treffen vor Ort mit Anwohnern der betroffenen Häuser, Stadtrat Andreas Merckendorf, Bezirksbürgermeisterin Andrea Oehler (CDU), Bezirksbürgermeister Uwe Purwin (SPD) sowie Frau Nissalk (Rektorin der angrenzenden Laurentiusgrundschule). Alle Anwesenden zeigten sich erstaunt über die unerträgliche Verkehrssituation. Alle befürworten die Einführung einer 30er-Zone in diesem Bereich.</p> <p>Anhand von Anwohnerbeschwerden wurde bei der Firma Nordfrost eine Lärmbelästigung durch Stromgeneratoren festgestellt. Hier wurde innerhalb kürzester Zeit eine Lärmschutzwand eingerichtet. Im Bereich der Dorstener Straße wird trotz deutlich höheren Lärmwerten seit Jahrzehnten nichts für die Anwohner getan.</p> <p>Für alle Anwohner und mich bleibt es daher nicht nachvollziehbar, weshalb keine Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden. Im Bereich Unser-Fritz-Straße/Schlossallee hat die Stadtverwaltung gezeigt, wie es funktionieren sollte. Hier wurden für die Anwohner Lärmschutzwände installiert. In dem hiesigen Bereich wohnen jedoch deutlich weniger Personen als in dem von mir genannten Bereich auf der Dorstener Straße. Auch das Verkehrsaufkommen an der Unser-Fritz-Straße ist deutlich niedriger. Laut Straßenverkehrszählung (SVZ) durchfahren den Bereich auf der Dorstener Straße täglich circa 18 000 Fahrzeuge. Die Tendenz ist steigend. Ein Antrag an das Dezernat 6 (Dr. Burbulla) hinsichtlich einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde gestellt.</p> <p>Auch für die vielen Schulkinder ist dieser Bereich aufgrund des Lärmes und der Abgase eine Tortour, da diese ihn als Schulweg nutzen müssen. Viele Eltern empfinden den Schulweg als unzumutbar und bringen ihre Kinder daher mit dem Auto zur Schule.</p> <p>Es wird immer über Klimaneutralität gesprochen, doch getan wird dafür sehr wenig. Als gutes Beispiel geht hier Spanien voran. Dort gilt seit Jahren auf allen Straßen mit einem Fahrstreifen pro Richtung automatisch Tempo 30.</p> <p>Ich bitte daher im Sinne der Anwohner und Schulkinder Lärminderungsmaßnahmen jeglicher Art in diesem Bereich zu ergreifen.</p>
10.04.2024 00:40Uhr	<p>Die Laermkulisse durch Schienenverkehr ist fuer Anwohner rund um den Herner Bahnhof (Trasse Dortmund-Essen) kaum zu mindern: besonders laut sind Gueterzuege bei Nacht.</p> <p>Der Autoverkehr ist in der Innenstadt auf den Hauptstrassen Westring, Hoelkeskampring, Holsterhauser Strasse, Hermann-Loens-Strasse und Sodinger Strasse sehr laermend. Rund um das Bahnhofsviertel am suedlichen Ende der Bahnhofstrasse ist der PKW-Verkehr durch die Anfahrt</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>zum Bahnhofsvorplatz, Geschäfte und Apotheke /Aerztehaus werktags sehr ausgeprägt. Leider donnern tags Lawinen von PKW-Fahrern auf der Suche nach kostenlosen Parkmöglichkeiten um das Carree Bahnhofstrasse-Konrad-Adenauer-Platz-Sackgasse Fabrikstrasse bis Areal Steilmann Textilfabrik (mit ständigen Wendemanövern) oder rund um die Hauptpost Bebelstrasse. Nachts heulen oft Motoren laut, wenn Autos von unternehmungslustigen Party People, Besuchern der Spielotheken und Autoparcours-Fans um das Funkenberg-Quartier, die Bahnhofsgegend oder durch die Fabrikstrasse touren. Da hier Menschen Nachtruhe suchen, wäre zumindest eine Geschwindigkeitsgrenze bei Nachtzeit hilfreich. Tagsüber ist die Mobilität sicherlich wirtschaftlich sinnvoll ( Be- und Entladen, Beliefen der Geschäfte, Taxistaende, LKW-Verkehr rund um den Kreisverkehr Bahnhofstrasse/Funkenbergstrasse/Bahnhofplatz/Gewerbegebiete in Baukau. Ab 20 Uhr bis frühmorgens muss es sicher diskutiert werden, zumal neue Wohneinheiten in Bahnhofsnahe gebaut wurden und ältere Häuser endlich hergerichtet werden. Das Parkhaus in der Poststrasse ist offenbar wenigen bekannt und im Quartier fehlt "Park+Ride"-Fläche oder ein modernes Parkhaus in zumutbarer Entfernung zu Bahnhof und U-Bahn für Reisende, Pendler und Stadtbummler.</p>
<p>10.04.2024 11:17Uhr</p>	<p>Stellungnahme zum Maßnahmenbereich 33: Bochumer Straße</p> <p>Als indirekter Anwohner (Ewaldstraße, Parallelstraße zur Bochumer Straße) kann ich dem 1. Absatz im o.g. Maßnahmenbereich durchaus zustimmen. Da aber durch das Voranschreiten der Bauarbeiten auf der A43 Richtung Eickel/Bochum Riemke in den nächsten Jahren mit einem erheblichen Mehraufkommen des Verkehrs zu rechnen sein wird, sollte hier dringend nach Möglichkeiten zur Reduzierung der Lärmbelastung gesucht werden.</p> <p>Daher erscheint mir die von Ihnen als einzige Möglichkeit genannte Reduzierung auf 30 km/h zwingend erforderlich, um hier die Lärmbelastung und Luftverschmutzung zu reduzieren. Das die Möglichkeit der Tempo-Reduzierung von Ihnen, aufgrund der Verkehrsbedeutung der Straße, als wenig realistisch gesehen wird, wirft bei mir Fragen auf.</p> <p>Wie kann es sein, dass der im weiteren Verlauf der Bochumer Straße auf Bochumer Gebiet, also der Herner Straße, eine andere Verkehrsbedeutung zugute kommt? Hier wurde vor Jahren auf einer Strecke von ca. 2 km eine Tempo-30-Zone eingerichtet! Damals vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung. Haben die Bochumer Bürger mehr Rechte in Bezug auf saubere Luft und weniger Straßenlärm? Daher würde ich mir, die nicht nur den Lärm der A43 sondern auch der Bochumer Straße ertragen muss, auf der gesamten Strecke (Südstraße bis Hölkeskampring) eine Tempo-30-Zone wünschen. Hier sollten - wie auch auf Bochumer Gebiet - Radarkontrollen und/oder mobile Geschwindigkeitskontrollen installiert/durchgeführt werden. Die Ampelanlagen könnten durch Kreisverkehre ersetzt werden, mit Bodenschwellen vor und nach diesen (siehe Bauweise in Spanien). Ebenso würden Zebrastreifen anstelle der Fußgängerampeln für eine Geschwindigkeitsreduzierung und somit für eine Lärminderung sorgen.</p>
<p>10.04.2024 13:58Uhr</p>	<p>Liebe Initiatoren, liebe Stadt Herne,</p> <p>mit großem Bedauern und starker Lärmbelastung nehmen wir als Anwohner und auch ganz speziell ich als betroffener Anwohner der Kronprinzenstraße/ in unmittelbarer Nähe Einmündung Holsterhauser Straße (ggü. Kulturzentrum KUZ) die Situation mit dem Verkehr und den massivsten Geräuschen wahr.</p> <p>Konkret geht es um folgendes auf Basis des Standorts meiner Wohnung Kronprinzenstraße 30 in 44623 Herne:</p> <p>1) durch die extrem starke Kfz und Lkw (trotz offiziellem Durchfahrtsverbot) Frequenz-Belastung in unserer Straße (es ist zu 95% eine Abkürzungsstrecke statt über den Westring etc. zu fahren, zB Mitarbeiter und ortskundige Besucher des Marienhoispitals), offizielle Verkehrsmessungen haben</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>laut WAZ knapp 2.000 Kfz an den Wochentagen in unserer kleinen Straße gemessen, und des historischen Kopfsteinpflasters mit nochmal erhöhter Geräuschbelästigung, ist ein Wohnen/ Leben in der Wohnung, erst recht draußen im Garten und vor dem Haus, nicht mehr wirklich lebenswert. Ich wohne hier seit über 15 Jahren und die Situation ist gerade in den letzten 2-3 Jahren extrem schlechter geworden. Keiner hat sich dessen jemals angenommen scheinbar. Die Objektiven Zahlen sprechen so sehr für sich, dabei v.a. die Verkehrsfrequenz (den Vermeidungsverkehr hier), der durch die Sperrung bzw. Neudefinition der Bochumer Straße als Fahrradstraße schlagartig und extrem angestiegen ist. Früher wurde dieser Verkehr durch verschiedene Straßen abgeleitet/ geführt, jetzt läuft unglaublich viel über unsere kleine Wohnstrasse. Es sind schon Nachbarn deshalb ausgezogen, haben wegen Krankheit gekündigt, Schallschutzfenster eingebaut, ich selbst habe mein Schlafzimmer nach hinten verlegen müssen, kaum Besserung.</p> <p>Die Kfz in unserer Kopfsteinpflasterstraße fahren lt. offizieller Stadtmessung mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 39 km/h statt der erlaubten 30 km/h. Wir haben über die WAZ erfahren, dass dieser Durchschnittswert eindeutig zu hoch ist auch in juristischem Verständnis. Es wird nichts dagegen unternommen, es gab meines Wissen noch nicht einmal eine Messung oder Anzeigetafeln o.ä. bzw. Maßnahmen. Zwei Kinder sind beinahe angefahren worden, regelmässig kommt es an der Straßenmündung Adalbertstrasse zu kritischen Situationen. Es wäre sinnvoll, einmal die Geräuschbelästigungen in dB z messen, es werden sich alle wundern.</p> <p>2) Durch die unmittelbare Nähe zur kreuzenden Holsterhauser Straße ist mein Haus, sind unsere Häuser hier, ein absoluter Lärm-Hotspot in Herne. Dies ist bedingt durch die stark frequentierte vierspurige Straßensituation der Holsterhauser Straße mit Kfz, Bussen und lauten Motorrädern. Besonders die Einmündungsstraße "Berliner Platz" kommt auch noch hinzu und der Start &amp; Stop Verkehr an der Ampel dort. Am schlimmsten ist aber die enorme und hoch frequente Lärmbelästigung durch die ständig, Tag und Nacht, fahrenden Rettungswagen und Notarztautos der Feuerwehr (geschätzt 2-5 pro Stunde) sowie die Feuerwehr selbst, die dann oft mit gesamten Löschzug anrückt. Durch die Ampelschaltungen wird dann die Hornlautstärke mit Maxium gefahren und man fällt wirklich auch bei geschlossenen Fenstern aus dem Sessel. Es ist UNGLAUBLICH laut und es durchzuckt mich jedes Mal auf neue. Jeden Tag, Tag und Nacht, rund um die Uhr. In letzter Zeit fahren RTW auch oft direkt durch unsere Straße noch. Durch Ampelschaltungen/ Transponder könnte man dies zB ändern oder anderen Umgang. Bis die neue Feuerwache kommt, dauert es noch. Und selbst dann werden die zulaufenden Fahrten zu den Krankenhäusern mit RTW etc. hie bleiben. Leider ist bestätigt, hier ist einer der heftigsten Lärmunkte in Herne-Mitte (was zum Hotspot gehört), zB einfache Schallschutzmauern würden helfen etc.</p> <p>3) Abends und nachts (mit Einbruch der Dunkelheit) rasen Autos und Motorrädern über unsere Ecke der Holsterhauser Straße, mit Sicherheit oft mit Geschwindigkeiten &gt; 80/ 100 km/h, es ist nicht schön und sehr regelmäßig.</p> <p>Zusammengefasst sind Maßnahmen gegen den extremen Lärm in der Kronprinzenstrasse sowie der Holsterhauser Straße als Einmündung erforderlich und ich bitte um Aufnahme in den Lärmaktionsplan und entsprechende Maßnahmen.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich sehr gerne zur Verfügung.</p>
11.04.2024 08:50Uhr	<p>Hallo,</p> <p>Edmund-Weberstr. t-Kreuzung zur Westfalenstr.</p> <p>Hier könnte man die Ampelanlagen ab 22.00Uhr abschalten. In der Nacht stehen Autos vor der Roten Ampel und erzeugen somit erheblichen Lärm durch Motorengeräusche/Musik und getunten Motoren. Das geringe Verkehrsaufkommen in der Nacht macht eine Ampelschaltung überflüssig.</p> <p>Ist evtl- auch ein kleiner Kreislauf vorstellbar?</p>



Datum	Stellungnahme
17.04.2024 11:34Uhr	Wir wohnen am Wanner Markt und müssen feststellen dass der Verkehrslärm im letzten Jahr deutlich angestiegen ist, hervorgerufen vom Parkplatzzuchverkehr , ca. 500 PKW ´ s am Tag, des anliegenden Krankenhaus und Ärztehaus. es fängt morgens gegen 6:00Uhr an und wird dann zum Nachmittag weniger, hinzu kommt der LKW-Lieferverkehr zum Krankenhaus und der Wochenmarkt an jedem Freitag , dann herrscht hier ein verkehrschao weil die Kunde alle mit dem PKW aus der ganzen Umgebung anreisen und nicht parken können, und zum krönenden Abschluss gibt es hier noch zwei Moscheen wo dan jeder Gläubige mit dem PKW zum Gebet anreist.
18.04.2024 00:53Uhr	Guten Tag. Ich bin seit langer Zeit Mieterin in der Wiescherstrasse 9 in Herne. Der Lärm bei uns direkt vor dem Haus und von der kreuzenden Sodinger Straße/ Kreuzung Wiescherstrasse ist ohne Worte. Enorm viele Autos und LKW und vor allem die Belastung durch die volle Blaulicht/ Signalthorn Lautstärke der Rettungswagen und der Feuerwehr. Jedes Mal steht man in der Wohnung und der Pulsschlag geht hoch. Ich verstehe nicht, wieso nicht lange schon etwas wirklich unternommen wird, tausende Menschen sind von den so unglaublich lauten Sirenen der Rettungswagen in ganz Herne City betroffen. Wir wohnen hier und jeden Tag gibt es mehr als 50 Einsätze, es schallt sogar bis in die Stadt/ Einkaufsstraßen. Wir als Hausbewohner würden uns über Maßnahmen hier an der Wirscherstr/ Sodinger Str sehr freuen, vllt Lämrschutzwände oder ähnliches. Hauptsache, es passiert etwas. Gruß
18.04.2024 12:36Uhr	Sehr geehrte Damen und Herren Ich bin Wanne Eickler Bürgerin, seit mehr über 30Jahren und Mutter von zwei Kindern und mittlerweile vier Enkelkindern. Ich besuchte schon mit meinen Kindern den Tierpark in Eickel und so gehe ich auch mit meinem jüngsten Enkel Moritz dort hin . Er wird zwei Jahre alt . Früher war der Park eine Oase der Ruhe und Entspannung . Wenn ich heute dort hin gehe um Ruhe zu finden , bläst mir ständig ein Laubbläser Blätter und mega Lärm um die Ohren . Ob die kleinen , die man auf dem Rücken trägt oder die riesigen Teile die man vor sich her schiebt um die Blätter im Herbst von einer Ecke in die Andere zu blasen , damit der Wind sie wieder dort hin weht wo sie lagen . Da kommt kein Kind mehr zur Ruhe geschweige denn zu einem Mittagsschlaf. Und leider findet man heut zu Tage an jeder Straßenecke solche Geräte. Jeder bläst sein Laub vor die Haustür des Nachbarn . Wir hatten einen Besen eine Dreckschüppe und einen Einer und zudem noch Spaß beim fegen, da konnte man sich nämlich noch mit seinen Nachbarn unterhalten. Es gibt ja auch keine Mittagsruhe mehr .... überall Rasenmäher, Heckenscheren, Laubsauger , Laubbläser von morgens bis abends. Mein Mann ist im Wechseldienst ... wenn er nicht durch die Gärten geweckt wird dann von Paketdiensten die bei uns für irgendwelche Leute schnell.... denn wir bestellen gar nichts . Auch sollte in Fitnessstudios ein Lärmschutz Limit eingeführt werden . Bei der Arbeit tragen alle einen Gehörschutz und beim Zumba gag man 90 Dezibil . Und dass alles nervt und mein Gehör ist schon nicht mehr das Beste . Überall und ständig wird man beschallt ..... das macht krank . Vielleicht kann man ja mal was abstellen. 😊😌



Datum	Stellungnahme
19.04.2024 12:42Uhr	<p>Als Anwohner der Steinhausenstraße in unmittelbarer Nähe zur Dorstener Straße sind wir seit Jahren (!) einer erheblichen Lärmbelästigung durch den LKW-Verkehr ausgesetzt. Diese hat durch die zahlreichen Baustellen in und um Herne noch enorm zugenommen und mittlerweile ein unerträgliches Maß erreicht!</p> <p>Die zwischenzeitlich festinstallierte Geschwindigkeitsmessanlage hat zwar ein wenig zur Reduzierung der durchschnittlichen Geschwindigkeit des Autoverkehrs geführt, jedoch ist der Effekt in Hinsicht auf den Lärmpegel unerheblich. Vor allem bei Regen steigt der Lärmpegel extrem an. Ursache hierfür dürfte u.a. der marode Straßenbelag in diesem Abschnitt der Dorstener Straße sein. Hinzu kommt in den Sommermonaten der Besucherverkehr zum Biergarten Oskar am Kanal. Viele der Gäste dieser Gastronomie befahren verbotswidrig die nur für den Anliegerverkehr freigegebene Steinhausenstraße, was ebenfalls zu mehr Verkehrslärm führt. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden kommen noch lautes Schreien, Türeenschlagen und laute Musik hinzu.</p> <p>Zur Lärmreduzierung kommen aus unserer Sicht folgende Maßnahmen in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ein Fahrverbot für LKW über 3,5 Tonnen</li> <li>häufige Geschwindigkeitskontrollen auf der Dorstener Straße in beiden Fahrtrichtungen</li> <li>Kontrolle und Durchsetzung des Durchfahrtsverbots (Verkehrszeichen 250) in den Seitenstraßen</li> </ul>
20.04.2024 22:02Uhr	<p>Guten Abend,</p> <p>Mein Name ist Jörn Kettmann und ich wohne mit meiner Familie in der Siedlung Teutoburgia. Seit Jahren ist es gerade in den Sommermonaten, in dem wir die Fenster auch in der Nacht offen lassen (würden), stets sehr laut. Genauer gesagt, es betrifft es hauptsächlich die vielen nächtlichen Rangierfahrten zwischen den Güterbahnhöfen Herne und Castrop-Rauxel. Die Lokführer machen sich wohl ständig ein Spiel oder Spaß daraus, sich bei jeder Begegnung durch hupen mit der Lokhupe zu grüßen. Das kann in der Nacht schon mal 20-30 Mal vorkommen. Des Weiteren sind die Fahrten teilweise, je nach dem wie der Wind steht, sehr laut. Da die Züge anscheinend sehr lang sind, dauern die Fahrten auch entsprechend lang und es ist in etwa 3-4 Minuten Abständen ein hin- und herfahren zu hören, dass in der Regel pro Fahrt mehrere Minuten anhält. Man kann genau ausmachen, in welche Richtung der einzelne Zug unterwegs ist. An einschlafen ist nicht zu denken, wenn die Fenster offen sind, bzw. man wird jede Nacht wach von diesem Lärm. Ist im Sommer bei zum Teil 20 Grad und mehr ziemlich blöd, die Fenster schließen zu müssen, um schlafen bzw. wieder einschlafen zu können. Anrufe bei der DB sind nicht möglich, Es gibt keine wirklichen Ansprechpartner, keiner fühlt sich zuständig. Daher kommt mir diese Option hier gerade recht und ich kann endlich mal etwas darüber loswerden. Bis letztes Jahr bin ich Busfahrer im ÖPNV gewesen und habe alle Arbeitsschichten gearbeitet. Durch den Lärm ist es oft vorgekommen, dass ich unausgeschlafen zur Arbeit bin und das nicht nur ein mal. Heute bin ich aus gesundheitlichen Gründen kein Busfahrer mehr, aber ich arbeite immer noch in der selben Firma in einem anderen Fachbereich. Aber dennoch arbeite ich immer noch in Schichtarbeit. Zwar ist die Verantwortung nicht mehr so hoch wie das noch als Busfahrer war, aber ich arbeite immer noch mit Fahrgästen zusammen und muss ausgeschlafen zur Arbeit. Der o. g. Zustand ist tatsächlich schon seit vielen Jahren so. Ich gehe daher davon aus, dass es dieses Jahr nicht anders sein wird.</p>
21.04.2024 10:11Uhr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für die Möglichkeit der Teilnahme an der Lärmaktionsplanung. Wohnhaft sind wir in der Straße Im Pratort 6, 44623 Herne. Seit mehreren Jahren setze ich mich mit dem neu erbauten Garagenhof an der Mulvanystraße auseinander. Sowohl Gespräche mit den Mietern, ein Brief an unseren Oberbürgermeister und Kontakt zu verschiedenen Stellen in der Stadt-Herne haben leider keine Verbesserung gebracht.</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>Ich wohne bereits seit 1985 in meinem Elternhaus (Im Pratort 6) und habe es 2009 übernommen. Danach wurde der Garagenhof errichtet.</p> <p>Der Bau hat nicht nur dazu geführt, dass eine weitere Lärmquelle (Mieter der Garagen) hinzugekommen ist. Viel mehr hat der Lärm durch die angrenzende Bahnstrecke zugenommen, was meines Erachtens auch auf die bauliche Veränderung durch den Garagenhof gekommen ist. Nicht zuletzt hat der Verkehr unterhalb des Pratorts (Hoheneickstraße) zugenommen. Die Hoheneickstraße dient den Verkehrsteilnehmer häufig als "Beschleunigungsstrecke", was eine Lärm- und Geruchsbelästigung zur Folge hat. Auf der Hoheneickstraße ist eigentlich Tempo 30. Dieses Tempolimit wird von vielen Verkehrsteilnehmern ignoriert und führt durch die Straßenführung der Hoheneickstraße zu gefährlichen Situationen.</p> <p>Zusammenfassend:</p> <p>Lärm- und Geruchsbelästigung durch die Mieter vom Garagenhof an der Mulvanystraße</p> <p>Lärmbelästigung durch den Bahnverkehr</p> <p>Lärm- und Geruchsbelästigung durch den zunehmenden Verkehr auf der Hoheneickstraße unterhalb des Pratorts</p> <p>Ich freue mich auf Ihr Feedback.</p> <p>Vielen Dank und beste Grüße</p>
<p>21.04.2024 16:17Uhr</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>in dem Bereich der Wasserstraße gibt es durch die unzureichende Höhe von 2 - 3m über Fahrbahnhöhe der A42 von der Abfahrt Crange in Richtung Kreuz Herne eine enorme Lärmbelästigung. Der Bereich vor der Abfahrt Crange von Duisburg kommend müsste ebenfalls eine 6m hohe Schallschutzwand bis zur Dorstener Straße bekommen da durch den überwiegend westlichen Wind der Schall hinter die Schallschutzwand getragen wird. In dem Bereich südlich der Wasserstraße gibt es zur Zeit ein Notunterkunft der Bezirksregierung. In diesem Bereich wurde von der Bezirksregierung versprochen das zur Minderung der Lärmbelästigung ein Schallschutzzaun errichtet werden soll, das wurde jedoch nicht umgesetzt, aus Kostengründen!! Eine Verbesserung durch Kontrollen und bessere Aufsicht hat weiterhin kein Erfolg. Es wird eine Feuerwache auf dem Grundstück zwischen der Wasserstraße und der Dorstenerstraße gebaut. Wir Anwohner der Wasserstraße und der Corneliusstraße hoffen das es eine vernünftige Lärmschutzwand für unser Wohngebiet gibt. Da der LKW Verkehr auf der Corneliusstraße zugenommen hat müsste es in diesem Bereich mehr Kontrllen geben. Die Geschwindigkeit von 40 kmh wird auch in den wenigsten Fällen eingehalten.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>
<p>21.04.2024 16:34Uhr</p>	<p>Als Anwohner der Wasserstraße weisen wir auf folgenden Sachverhalt hin:</p> <p>Lärmquellen im Umfeld:</p> <p>A42 nicht ausreichender Lärmschutz im besonderen im Bereich der Auf- und Abfahrt Herne-Crange, wo Lärmschutzwände ganz fehlen. Dies wird sich nach Ausbau der A 42 im Bereich des Herner Kreuzes weiter verstärken.</p> <p>Als weitere Lärmquelle ist die Landesunterkunft für Flüchtlinge auf der Dorstener Str.360 zu sehen. Das gilt auch für die Feuer- und Rettungswache Wanne-Eickel, die dort entstehen soll, mit geplanter Notausfahrt über die Wasserstraße.</p> <p>Zusätzlich ist kurzfristig mit einer weiteren Verschärfung der Situation durch den Bau eines Logistik-Zentrums auf den ehemaligen Rewe-Gelände zu erwarten.</p> <p>Wir bitten Sie, diese Punkte bei Ihrer Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.</p>



Datum	Stellungnahme
21.04.2024 16:56Uhr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der Verkehrslärm im Bereich der Wasserstraße südlich der A42 ist durch die unzureichende Höhe von 2 - 3m zu laut. Es muß ab der Abfahrt Wanne von Duisburg kommend bis zum Kreuz Herne, sowie die Abfahrt bis zur Dorstener Straße eine 6m hohe Schallschutzwand errichtet werden. Durch den überwiegend westlichen Wind wird der Schall der A42 südlich hinter die Schallschutzwand getragen. Auf der Corneliusstraße müsste das LKW Fahrverbot mehr kontrolliert werden, sowie das Einhalten der 40 kmh. Die Lärmschutzmaßnahmen von der Notunterkunft wurden von der Bezirksregierung versprochen und nicht eingehalten. Die zukünftige Feuerwache schließt unser Wohngebiet zwischen der A42 und der Dorstener Straße ein, auch hier wird unser Wohnbereich durch zusätzlichen Lärm beeinflusst.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>
21.04.2024 22:47Uhr	<p>Liebe Verantwortliche,</p> <p>als Sprecher der Verkehrs- und Lärmberuhigungs-Initiative der Kronprinzenstraße in Herne (namentlich knapp 50 Bewohner) bitte ich und wir um folgende Berücksichtigungen/ Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gerade durch die stark befahrene Holsterhauser Straße und vor allem die extrem starke Lärmbelästigung Tag und Nacht durch die RTW und Feuerwehreinätze sowie die Polizeiwagen mit Hornstufen 1-3 wären insbesondere an der Einmündung Holsterhauser Straße/ Kronprinzenstraße und der offenen Flanke (Gehweg mit nur kleinen, niedrigen Mauer auf einer Länge von ca. 15 m) zwischen dem Eckhaus Kronprinzenstraße 55 sowie dem Wohnblock Holsterhauser Straße 356 Lärmschutzwände o.ä. unglaublich entlastend. Alle Garetengrundstücke und die Nachbarn bekommen an diesen Stelle ungefiltert den Lärm und die Emissionen mit, eine passende Aufstockung der Mauer (zurzeit mit Stadt Herne Graffiti bemalt) würde enormst helfen</li> <li>- die Kronprinzenstraße mit der starken Kfz Frequenz, der zu hohen Durchfahrtsgeschwindigkeit (V85: 39 km/ h statt 30, offiziell gemessen), dem Kopfsteinpflasterbelag und dem Durchgangsverkehr als Vermeidungsverkehr sollte noch zusätzlich in die Lärmkartierung explizit aufgenommen werden</li> </ul> <p>Vielen Dank und viele Grüße mit Bitte um Rückmeldung/ Feedback zu diesen Vorschlägen</p>
24.04.2024	<p>Lärmbelastung Cranger Straße über 70 db, tagsüber teils noch lauter</p> <p>Luftqualität (gesundheitsschädlich)</p> <p>Asphalt sehr laut → Überarbeitung notwendig, bei Regenwetter noch lauter</p> <p>Zu schnelles Fahren</p> <p>Ampel an Juliastr. (Beschleunigung vor Ampel)</p> <p>Cranger Str. 79-83, Kanaldeckel lose, zu niedrig (machen Geräusche)</p> <p>Richtung Wanne-Eickel auf Cranger Str. abbiegend auf Vor dem Hofe Brücke über dem Schmiedesbach: welliger Asphalt, an den Enden der Brücken stehen Eisen aus der Fahrbahn hinaus (ca. 3-4 cm Höhenunterschied)</p> <p>Abwasserkanal von Autobahn in Cranger Str. zu Vor dem Hofe zu Schmiedesbach</p> <p>Ausbau Autobahn: Schallschutzfenster wurden abgelehnt durch Autobahngesellschaft</p>
24.04.2024	<p>Gespräch mit Herr Braun, Grenzweg 36</p> <p>Betriebslärm durch Stadtwerke (u.a. durch Schrottentsorgung)</p> <p>Entwässerung und Stadtwerke verursachen beim Ausrücken mit LKW etc. krach (ab 6/7 Uhr täglich)</p> <p>Baustelle durch Rohrverlegung erzeugt Lärm</p> <p>Schallschutzwand als Lärmschutz vor dem krach der A43 (wird nach Ausbau lauter)</p> <p>Wird Asphalt verlegt der Lärmoptimiert ist?</p>



Datum	Stellungnahme
	Grenzweg ist 30er Zone und hat bereits neuen Asphalt
22.04.2024 16:26Uhr	<p>Im Kreuzungsbereich Recklinghauser str. und Dorstener Straße fahren täglich überwiegend in der Zeit von 18 bis 22 Uhr Pkws mit stark röhrenden Motoren. Bei Roter Ampel muss dann der Auspuff nochmal röhren und der Motor nochmal aufhellen.</p> <p>Ausserdem werden immer wieder vom Cranger Tor bis zur Ampel und dann schleudernd wieder zurück bis zu Kreuzung Heerstr. Rennen gefahren. Am Wochenende lassen Motorrad-Fahrer ihre Maschinen aufheulen, dass die Gläser im Schrank wackeln.</p> <p>Der Lärmpegel ist ausserdem immens angestiegen seit der Westhafen ausgebaut wurde und sich der LKW Verkehr erheblich vermehrt hat.</p>
23.04.2024 14:00Uhr	<p>Die Autobahn A42 bietet keinen ausreichenden Schallschutz!</p> <p>Sowohl auf der Brücke auf der Von-Waldthausen-Str. als auch in Richtung Castrop-Rauxel sind z.B. die Schallschutzwände nicht ausreichend, um den Lärm zu verhindern.</p> <p>2. Die Fahrbahn der A42 hat leider keinen Schallschutzbelag, das würde besonders an der Brücke an der Von-Waldthausen-Str. den Lärm deutlich für die Anwohner mindern.</p> <p>3. Die Von-Waldthausen-Str. und die Roonstr. Haben ein hohes Verkehrsaufkommen. Zusätzlich haben die monatelange Arbeiten für die Fernwärme auf der Von-Waldthausen-Str. die Straße sehr beschädigt.</p> <p>4. Ebenso tragen die zahlreichen LKWs, die ab frühen Morgen vom Industriegebiet „Friedrich-der-Große“ Richtung Autobahn fahren, zu dem erhöhten Lärm bei. Das könnte auch gemindert werden, wenn die Straße frisch geteert wird und nicht nur die Löcher mit Teer gefüllt werden.</p>
24.04.2024 16:09Uhr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir wohnen in Wanne-Eickel, Heitkampsfeld 6, dort schon seit über 45 bzw. 75 Jahren. Die Bahn war und ist unser ständiger Nachbar. Daß eine gewisse Lärmbelästigung vorhanden ist, wissen wir und akzeptieren dies auch.</p> <p>Doch in den letzten Jahren hat der Schienenlärm immens zugenommen. Besonders störend sind die Quietschgeräusche, wenn Eisen an Eisen vorbeischarmt. Diesen Lärm hat es bisher so nicht gegeben. Die Bahn nimmt sich von unseren Beschwerden nichts an und meint, das sei tolerierbar. Ein Aufenthalt im Freien ist daher oft nicht möglich.</p> <p>Da aber dieser "Quietschlärm" vor zwei bis drei Jahren noch nicht existiert hat, muss es doch irgendwo dran liegen.</p> <p>Es wäre schön, wenn sich daran was ändern würde.</p>
24.04.2024 16:34Uhr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>seit mehr als 45 bzw. 70 Jahren wohnen wir hier in Wanne-Eickel, Heitkampsfeld 6, die Eisenbahn ist unser Nachbar, und den nicht zu vermeidenden Lärm akzeptieren wir.</p> <p>Doch in den letzten zwei bis drei Jahren hat der Schienenlärm immens zugenommen. Besonders das "Quietschen", also wenn Eisen über Eisen läuft. ist unerträglich. Ein Aufenthalt im Freien ist teilweise nicht möglich.</p> <p>Da dieser Lärm erst in den letzten Jahren aufgetreten ist, muss die Ursache entweder am Schienen- oder am Wagenmaterial liegen. Mittlerweile achten wir, wenn wir in anderen Gegenden sind, darauf, ob es dort auch diese Lärmbelästigungen gibt. Dies scheint da dann aber nicht der Fall zu sein.</p> <p>Es wäre schön, wenn die Bahn gegen diese sehr unangenehmen Lärmverursacher etwas unternehmen würde.</p>
24.04.2024 18:05Uhr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>ich bin seit 2020 Bewohner des Hauses Victor-Halstrick-Str. 40, 44625 Herne und wohne Luftlinie ca. 600m von der A43 entfernt. Bereits ab Einzug in das neue Heim hat mich die nächtliche Lärmbelastigung der A43, speziell in den frühen Morgenstunden (ab ca. 5h), um den Schlaf gebracht. Denn um diesen Zeitraum herum setzt der Berufs- und LKW-Verkehr ein. Bei gekipptem Fenster ist die Autobahn deutlich zu vernehmen. Ich konnte mit einem Messgerät eine Schallemission von ca. 50 db messen. Mir ist bewusst, dass Lärmempfinden und die Schwelle zu einer Lärmbelastigung immer auch eine subjektive Wahrnehmung ist, nichtsdestotrotz würde ich gerne Folgendes in Erfahrung bringen:</p> <p>Sind Schallschutzvorkehrungen zwischen der Anschlussstelle 15 (Herne-Eickel) und AS 16 (Bochum-Riemke) vorhanden, um die angrenzenden Wohnräume zu schützen?</p> <p>Sind Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des aktuellen Lärmaktionsplan an dieser Stelle geplant?</p>
<p>25.04.2024 11:41Uhr</p>	<p>Sehr geehrte Verantwortliche der Stadt Herne,</p> <p>auf der Wasserstraße in 44653 Herne gibt es Lärmbelastigung seitens der parallel verlaufenden Autobahn aus südwestlicher Richtung. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf 6 Meter wurde bisher trotz Ankündigung nicht vorgenommen. Aus südlicher Richtung besteht eine andauernde Lärmbelastigung vom Flüchtlingscamp auf der Dorstener Straße (Tag und Nacht). Je nach Windrichtung ist aus östlicher Richtung der Bahnverkehr zu hören, was insbesondere nachts eine Lärmbelastigung darstellt.</p> <p>Die Pläne eine Feuerwache auf dem Gelände der Dorstener Straße zu errichten und im Notfall die Einsatzfahrzeuge über die Wasserstraße rausfahren zulassen, wird zusätzlich den Lärmpegel steigern. Eine durchgehende unzumutbare Lärmbelastigung Tag und Nacht steht dann außer Frage.</p> <p>Freundliche Grüße</p>
<p>25.04.2024 12:08Uhr</p>	<p>Lärmbelastung durch Schienenverkehr - Auf der Wilbe 25a bis 25h, 44651 Herne</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich bin mir nicht sicher, ob man überhaupt noch Lärmprobleme mitteilen kann, möchte es aber gerne trotzdem noch versuchen.</p> <p>In unserer Wohngegend haben wir leider mit erheblicher Lärmbelastigung durch vorbeifahrende Güterzüge zu kämpfen, da die Schienen und vor allem auch die Eisenbahnbrücke (Auf der Wilbe / Görresstraße) sehr alt sind. Außerdem sind keine Lärmschutzwände vorhanden, die Lärm abmildern könnten.</p> <p>In den letzten Jahren ist der Schienenverkehr stetig gestiegen und wird er auch weiterhin, weshalb es mehr als erfreulich wäre, wenn sich jemand dem Thema annehmen könnte.</p> <p>Wir Anwohner können leider keine Fenster Richtung Zugstrecke und Straße geöffnet lassen, da es einfach viel zu laut ist und auch in den Gärten, die nach hinten raus sind, ist der Lärm nicht angenehm. Es ist leider auch nicht so, dass in der Nacht oder am Wochenende / an Feiertagen deutlich weniger Züge fahren.</p> <p>Dadurch, dass es sich um eine Strecke handelt, die hauptsächlich für den Güterverkehr genutzt wird, ist die Lärmbelastigung noch mal deutlich höher als bei Zügen, die für den Personenverkehr eingesetzt werden.</p> <p>Wir sind kürzlich noch in unserer Wohngegend spazieren gegangen und waren dann an der Zugstrecke, die ein paar 100m entfernt ist und nur für den Personenverkehr genutzt wird (zwischen Rolandstraße und Gelsenkircher Str.). Durch die vorhandenen Lärmschutzwände sowie eine vermutlich bessere Qualität der Schienen und der Brücke, ist der Lärm bedeutend geringer und die Lärmbelastigung erträglicher - obwohl die Anzahl der vorbeifahrenden Züge dort deutlich höher ist.</p>



Datum	Stellungnahme
	Ich würde mich freuen, wenn Sie sich die Situation vor Ort anschauen und evtl. Maßnahmen treffen könnten.
25.04.2024 15:46Uhr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich hoffe, Sie mit dieser Nachricht auf die Problematik mit der Lärmbelästigung im Bereich - Auf der Wilbe / Görresstraße – aufmerksam zu machen.</p> <p>An der Kreuzung Auf der Wilbe / Görresstraße haben wir leider mit erheblichen Belästigungen durch Lärm zu kämpfen. Durch den angestiegenen Güterverkehr, hat sich die Belästigung durch Lärm immens erhöht. Vor einigen Jahren sind vereinzelt Züge am Tag gefahren und man konnte darüber hinwegsehen, aber der Anstieg des Güterverkehrs ist enorm geworden.</p> <p>Leider ist der Güterverkehr unabhängig von der Tageszeit unerträglich laut und auch nachts oder an Feiertagen, fahren die Züge uneingeschränkt. So, dass man Nachts nicht mit offenen Fenster schlafen kann</p> <p>Wenn man sich draußen aufhält oder nur die Fenster auf Kipp hat, versteht man sein einiges Wort kaum.</p> <p>Die Güterzüge überfahren eine alte Brücke (Kreuzung Auf der Wilbe / Görresstraße), die den Lärm der Züge noch unterstützt bzw. fördert. Es gibt keinerlei Lärmschutz für die Anwohner, die egal, zu welcher Uhrzeit sich mit dem Lärm auseinandersetzen müssen.</p> <p>Es wäre schön, wenn jemand den Sachverhalt vor Ort begutachten könnte und die Anwohner mit Lärmschutzwänden , Brücken modernisieren etc. vor der enormen Lärmbelästigung schützen könnte.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>
25.04.2024 15:54Uhr	<p>Vor allem auf der Bochumer Straße zwischen der Kreuzung Berninghausstr. und Hölkeskampring/Westring fahren viele gerne mal schneller als erlaubt, lassen die Motoren aufheulen und auch Motorradfahrer, die auch gerne mal ihre Kunststücke auf einem Rad präsentieren, gehören dazu. Dadurch ist es evtl. auch durch die Wohnhäuseranordnungen oft ziemlich laut und Fenster auflassen kaum möglich. Vielleicht helfen hier zumindest (mehrere) Blitzer und eine 30er Zone.</p>
25.04.2024 17:08Uhr	<p>Viel lauter noch als die Autobahnen sind Laubbläser und Rasenmäher, die teilweise direkt vor der eigenen Haustür für massiven Lärm sorgen. Für die ohnehin schon viel zu laute Stadt Herne sollten bestimmte (Motor-) Geräte verboten werden.</p>
25.04.2024 20:23Uhr	<p>Leider befasst sich die Lärmaktionsplanung nur mit Straßenlärm. Allerdings kreuzen auch einige stark befahrene Eisenbahnstrecken die Stadt. An vielen Stellen stehen inzwischen Lärmschutzwände, aber an einigen Orten weigert sich die Bahn, welche zu errichten. So z.B.im Bereich Hülsmannshof/Schnittstraße. Obwohl die EBA-Karte für den Bereich "Gesundheitliche Auswirkungen" ausweist, passiert dort nichts. Der Bahnlärm wird zudem noch durch das Dauerrauschen der Autobahnen verstärkt. Vor allem nachts und am Wochenende hört man besonders hochtourige Motorengeräusche. Wenn die Kanalbrücke wieder für Lkw freigegeben wird, wird auch das den Lärm weiter verstärken.</p> <p>Da für den Hülsmannshof und Allermann eh eine Parkanlage geplant ist, schlage ich eine dichte Baumpflanzung zwischen Hülsmannshof und der Bahnanlage vor. Sie wirkt zwar nicht ganz so gut wie ein Lärmschutzwand oder eine -wand, bietet dafür aber Lebensraum für Tiere und kann zudem der Erholung dienen.</p>
26.04.2024 09:06Uhr	<p>Guten Tag ,mein Hinweis zu Lärm in Herne ist die Dorstenerstr zwischen Herzogstr und Holsterhauserstr</p> <p>wo regelmäßig Rennen gefahren werden Poser und Motorradfahrer die Motoren aufheulen lassen und der</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>LKW verkehr an 6Tagen der Woche und auch an Sonn und Feiertagen.</p> <p>Vielleicht solle man dort mehr Blitzen oder Tempo 30 einrichten.</p> <p>mit freundlichen grüßen</p>
26.04.2024 13:58Uhr	<p>Ich wäre dafür das auf der Bochumer Str. von Hornbach bis Westring unbedingt etwas geschehen muss.</p> <p>Sobald abends die Ampeln aus sind wird dieses Stück von Autos und Motorrädern sehr gerne als Rennstrecke benutzt.</p> <p>Meine Meinung ist auch, dass an der Berninghausstr. ein Kreisverkehr sinnvoll wäre. Zu den Hauptverkehrszeiten staut es sich dort aus Richtung Bochum kommend täglich bis Hornbach.</p> <p>Grund... ist die Ampel an der Berninghausstr. Manchmal kommt nur ein Auto oder gar kein Auto aus der Berninghausstr. Die Ampel 🚦 ist für die Bochumer Str. sehr lange rot, dadurch der Stau.</p> <p>Wäre dort ein Kreisverkehr wäre dieses Probem behoben und gleichzeitig die Rennstrecke für abends verkürzt.</p>
26.04.2024 16:25Uhr	<p>Hat zwar mit Lärm nichts zu tun, aber vielleicht eine Anregung für das Ordnzngsamt.</p> <p>Die Bochumer Straße hat einen schönen breiten Fahrradweg mit durchgezogen Linie, der leider durch Paketboten, Apothekendienste, Krankenpflegeautos und, und und immer häufiger als Parkplatz benutzt wird. Als Radfahrer muss man häufig absteigen. Spricht man die Leute darauf an heißt es nur, es sind ja nur ein paar Minuten oder die Straße ist doch breit genug.</p> <p>Vielleicht könnte hier das Ordnungsamt der öfteren mal her laufen.</p> <p>Vielen Dank 😊</p>
26.04.2024 19:02Uhr	<p>Lärmbelästigung Dahlhauser/ Hordeler Straße</p> <p>Nicht nur der tägliche Berufsverkehr morgens und abends, sondern auch mehrere Buslinien, die Schulbusse tagsüber, sowie LKW's seit Erneuerung der Brücke zur Stadtgrenze Bochum und auch abends zum Teil die Doppeldeckerbusse von Graf sorgen für einen permanenten Geräuschpegel.</p> <p>An der Ecke Dahlhauser/ Hordeler Straße endet aus Bochum kommend, uns unerklärlich, das Tempo 30. Die Fahrzeuge beschleunigen dann so stark, dass es unerträglich wird. Die ganze Lärmbelästigung könnte man durch eine generelle Tempo 30 Zone auf der Dahlhauser und Hordeler Straße vermeiden.</p> <p>Wenn wir dann auch noch in der WAZ lesen müssen, dass auf einer so ruhigen Straße wie dem Heisterkamp eine Fahrradstrasse entstehen soll, haben wir absolut kein Verständnis mehr für die aktuelle Verkehrspolitik in Eickel.</p>
26.04.2024 19:45Uhr	<p>Betrifft:Umgebungslärm in Altcrange</p> <p>Da die Abfallwirtschaft von der Firma Schwing an der Grenze zum Wohngebiet Altcrange verlegt wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Holzcontainer mit Presse</li> <li>-Metallcontainer</li> <li>-Und etliche ander Container</li> <li>-Und Reinigungsstand /Kärcher Lautstärk je nach Teilen</li> </ul>
26.04.2024 22:37Uhr	<p>Betrifft den Kreuzungsbereich Dorstener Str./Holsterhauserstr. ; Maßnahmenbereich 11,12.</p> <p>- Eine Verlängerung der Schallschutzwand an der Dorstener Str. (von Bo Richtung Ge) würde den Anwohnern der Dorstener Str. einen erheblichen Lärmschutz und somit einen merklichen Gewinn an Lebensqualität und Gesundheit geben. Außerdem würde ein Schutzwand, die um den Kreuzungsbereich auf der Holsterhauser Str. Richtung Herne geführt würde auch einen Mehrwert für die Anwohner in diesem Bereich bringen, da diese von dem erheblichen Verkehrslärm an der Kreuzung verschont würden. In dem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Stadt</p>



Datum	Stellungnahme
	<p>die Kreuzung um eine Rechtsabbiegespur auf der Dorstener Str. Richtung Herne erweiter hat, was dazu geführt hat, dass der stehende und fließende Autoverkehr nun noch mal um einige Meter näher an die dortige Bebauung gerückt ist. Lärmschutzmaßnahmen wurden bei dieser Erweiterung keine angebracht.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Sind die beiden Straßen Mautgebühren plichtig?</li><li>- Eine allgemeine neue Nutzungverteilung der vorhandenen Verkehrsfläche "Straße "(Dorstener Str. und Holsterhauser Str.) könnte ein großer Schritt hin zu einer tatsächlichen Mobilitätswende. Eine Entklupplung der Busspur von der PKW- Spur, kombiniert mit einer Fahrradstraße,würde den Nahverkehr attraktiver machen, da er nicht mehr von dem PKW-Stau in den Stoßzeiten betroffen wäre.</li></ul>



## Anlage 8

### Steckbriefe

Maßnahmenbereich 1: Dorstener Straße (B226) .....	2
Maßnahmenbereich 2: Recklinghauser Straße.....	4
Maßnahmenbereich 3: Stöckstraße, Am Stöckmannshof, Unser-Fritz-Straße .....	6
Maßnahmenbereich 4: Rathausstraße .....	8
Maßnahmenbereich 5: Dorstener Straße (B226) .....	10
Maßnahmenbereich 6: Corneliusstraße .....	12
Maßnahmenbereich 7: Cranger Straße, Heerstraße.....	14
Maßnahmenbereich 8: Cranger Straße .....	16
Maßnahmenbereich 9: Hauptstraße/ Kurhausstraße.....	18
Maßnahmenbereich 10: Holsterhauser Straße .....	20
Maßnahmenbereich 11: Dorstener Straße .....	22
Maßnahmenbereich 12: Holsterhauser Straße .....	24
Maßnahmenbereich 13: Westring.....	26
Maßnahmenbereich 14: Bismarckstraße, Bahnhofstraße .....	28
Maßnahmenbereich 15: Westring.....	30
Maßnahmenbereich 16: Holsterhauser Straße/ Sodinger Straße.....	32
Maßnahmenbereich 17: Sodinger Straße .....	34
Maßnahmenbereich 18: Hammerschmidt Straße/ Schlachthofstraße .....	36
Maßnahmenbereich 19: Rottbruchstraße / Juliastraße .....	38
Maßnahmenbereich 20: Baum Straße/ Hermann-Löns-Straße .....	40
Maßnahmenbereich 21 Wiescherstraße.....	42
Maßnahmenbereich 22: Bismarckstraße .....	44
Maßnahmenbereich 23: Rökenstraße/ Peterstraße (A42, Abschnitt 22) .....	46
Maßnahmenbereich 24: Dorstener Straße/Wiedehopfstraße .....	48
Maßnahmenbereich 25: Heerstraße.....	50
Maßnahmenbereich 26: A43/ Baukauer Straße.....	52
Maßnahmenbereich 27: Südstraße (A43, Abschnitt 10) .....	53
Maßnahmenbereich 28: Grenzweg (A43, Abschnitt 11).....	54
Maßnahmenbereich 29: Edmund-Weber-Straße.....	55
Maßnahmenbereich 30: Sodinger Straße .....	57
Maßnahmenbereich 31: Castroper Straße.....	59
Maßnahmenbereich 32: Kanalstraße/ Roonstraße .....	61
Maßnahmenbereich 33: Bochumer Straße .....	63



## Maßnahmenbereich 1: Dorstener Straße (B226)

B 226 - Dorstener Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Unser-Fritz/ Crange	Gahlenstraße	Bahn-/Autobahn- brücke A43	14.700 bis 23.800	4,8 bis 10,5	50

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft entlang der beidseitig zweispurigen B226 Dorstener Straße zwischen der Gahlenstraße und der Autobahnbrücke A43 und hat eine Gesamtlänge von 1,3 km. Parkmöglichkeiten am Straßenrand sind entlang dieser Strecke vorhanden. Eine durchgängige bauliche Mitteltrennung erstreckt sich von der Rathausstraße/Heerstraße bis zur Höhe Tiemann und weiter bis zur Gahlenstraße. Diese ist größtenteils begrünt und mit Baumbestand versehen. Auf beiden Fahrbahnseiten befinden sich hauptsächlich Wohnnutzungen mit Dienstleistungsbetrieben und Einzelhandelsgeschäften.

Die im Lärmaktionsplan Stufe 3 vorgeschlagene Maßnahme, eine Deckensanierung mit lärminderndem Asphalt durchzuführen, wurde realisiert. Die Deckschicht wurde mit Splittmastixasphalt SMA 8 gemäß ZTV-Asphalt-STB 07/13 erneuert und mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 abgestumpft.

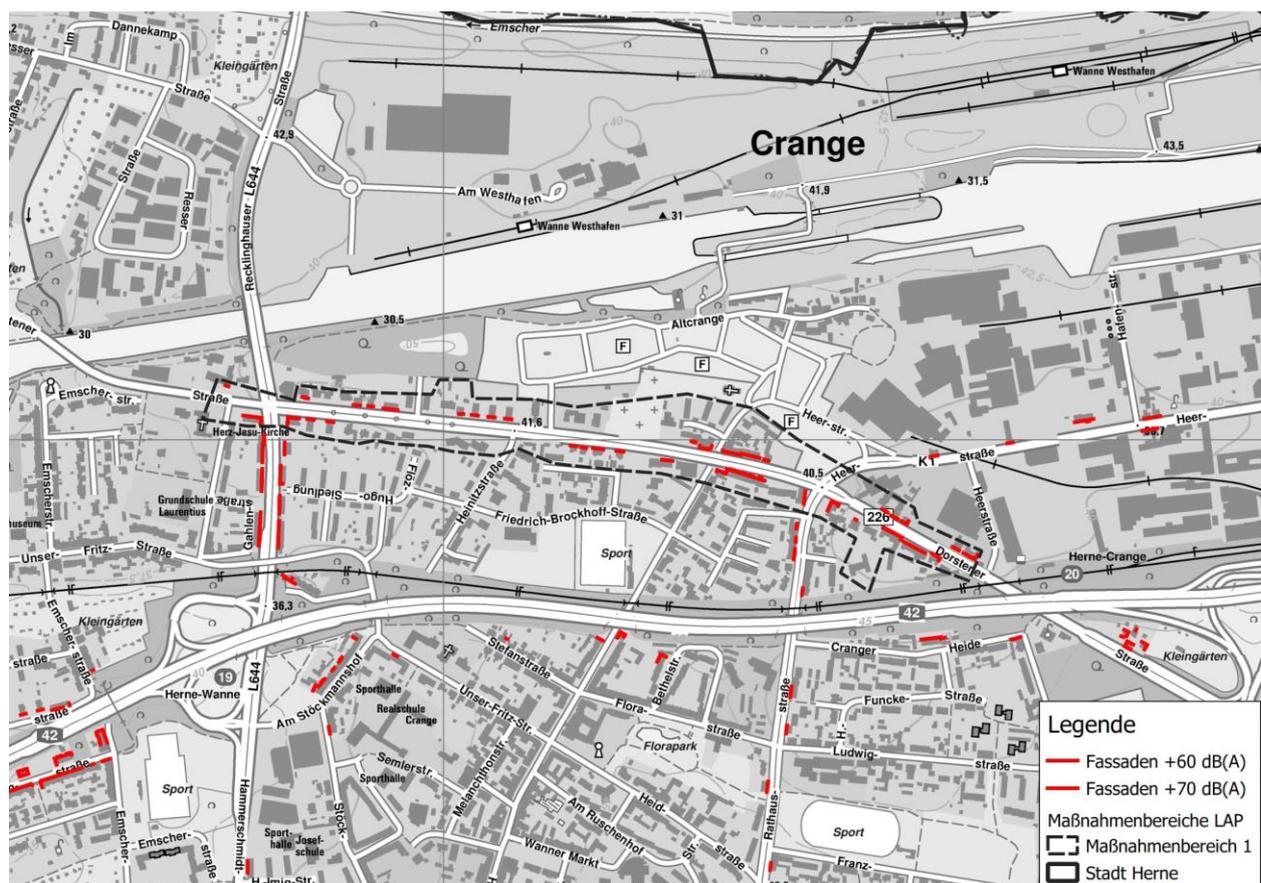


Abbildung 1: Lage Maßnahmenbereich 1



#### **Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4**

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 1: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahnquerschnitt</b>
Prüfauftrag Rückbau 2-streifig außerhalb von Knotenpunkten.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 2: Recklinghauser Straße

Recklinghauser Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Unser-Fritz/ Crange	Dorstener Straße	Unterführung Unser-Fritz-Straße/ A42 AS Herne-Wanne	22.900	13,0	30

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich entlang der Recklinghauser Straße zwischen der Dorstener Straße und der Unterführung Unser-Fritz-Straße über eine Länge von 330 m. An beiden Seiten dieser Fahrbahn sind teilweise geschlossene Wohnbebauungen zu finden, die Parkmöglichkeiten am Straßenrand bieten. Ein charakteristisches Merkmal ist die Mitteltrennung durch einen Grünstreifen. Die Straße verfügt über zwei Fahrstreifen, die sich auf drei Fahrstreifen erweitern. Die Wohnbebauung entlang der Strecke besteht hauptsächlich aus 3- bis 4-geschossigen Mehrfamilienhäusern, die größtenteils geschlossen sind und überwiegend direkt an den Straßenraum angrenzen.

Die im Lärmaktionsplan Stufe 3 vorgeschlagene Maßnahme, eine Deckensanierung mit lärminderndem Asphalt durchzuführen, wurde realisiert. Die Deckschicht wurde mit Splittmastixasphalt SMA 8 gemäß ZTV-Asphalt-STB 07/13 erneuert und mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 abgestumpft.

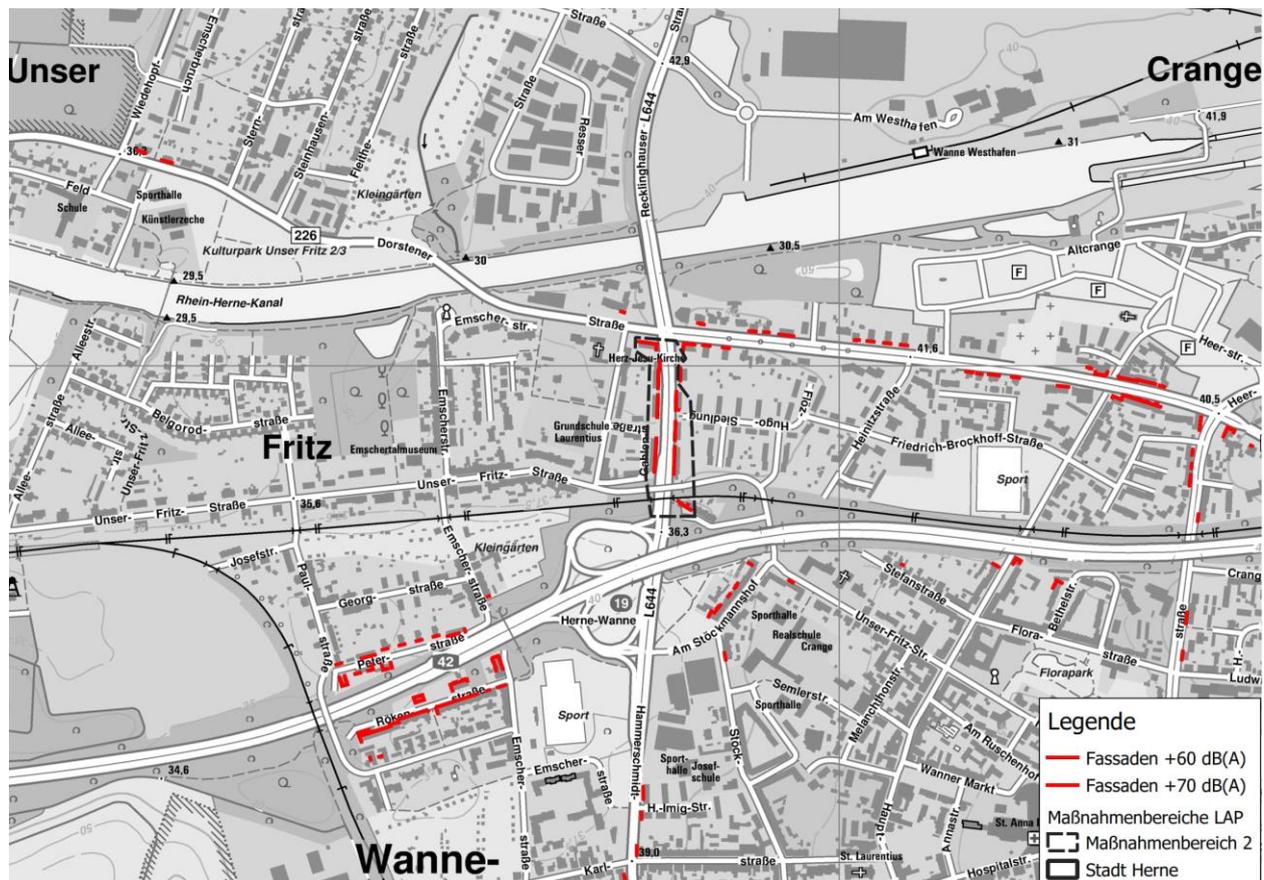


Abbildung 2: Lage Maßnahmenbereich 2



#### **Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4**

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 2: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahnquerschnitt</b>
Prüfauftrag Rückbau 2-streifig außerhalb von Knotenpunkten.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 3: Stöckstraße, Am Stöckmannshof, Unser-Fritz-Straße

Stöckstraße, Am Stöckmannshof, Unser-Fritz-Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Unser-Fritz/ Crange, Wanne	Semlerstraße	Unser-Fritz- Straße, HNr. 21	2.600	2,3	30
			-	-	-
			8.000	9,0	50

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich über eine Länge von 350m von der Stöckstraße 127 über Am Stöckmannshof bis zur Unser-Fritz-Straße 21. Beidseitig der Straße befindet sich eine dichte bis geschlossene Wohnbebauung. Hinter der Wohnbebauung steht die Realschule Crange und an der Unser-Fritz-Straße befindet sich die Lutherkirche der Evangelischen Kirchengemeinde. Die Wohnbebauung entlang dieser Straße variiert zwischen 2- und 5-geschossigen Gebäuden. Am Stöckmannshof ist die Randbebauung auf der Nordseite geschlossen, während auf der Südseite eine aufgelockerte Bebauung vorherrscht. Sowohl in der Unser-Fritz-Straße als auch in der Stöckstraße gibt es Lücken in der Randbebauung. Innerhalb dieses Bereichs befinden sich auch Einzelhandelsnutzungen.

Die im Lärmaktionsplan Stufe 3 vorgeschlagene Maßnahme, eine Lärminderung durch den Austausch der heterogenen, von Spurrinnen und Netzrissen geprägten Deckschicht durch lärmindernden Asphaltbeton AC08 im Teilausbau zu erreichen, wurde realisiert.

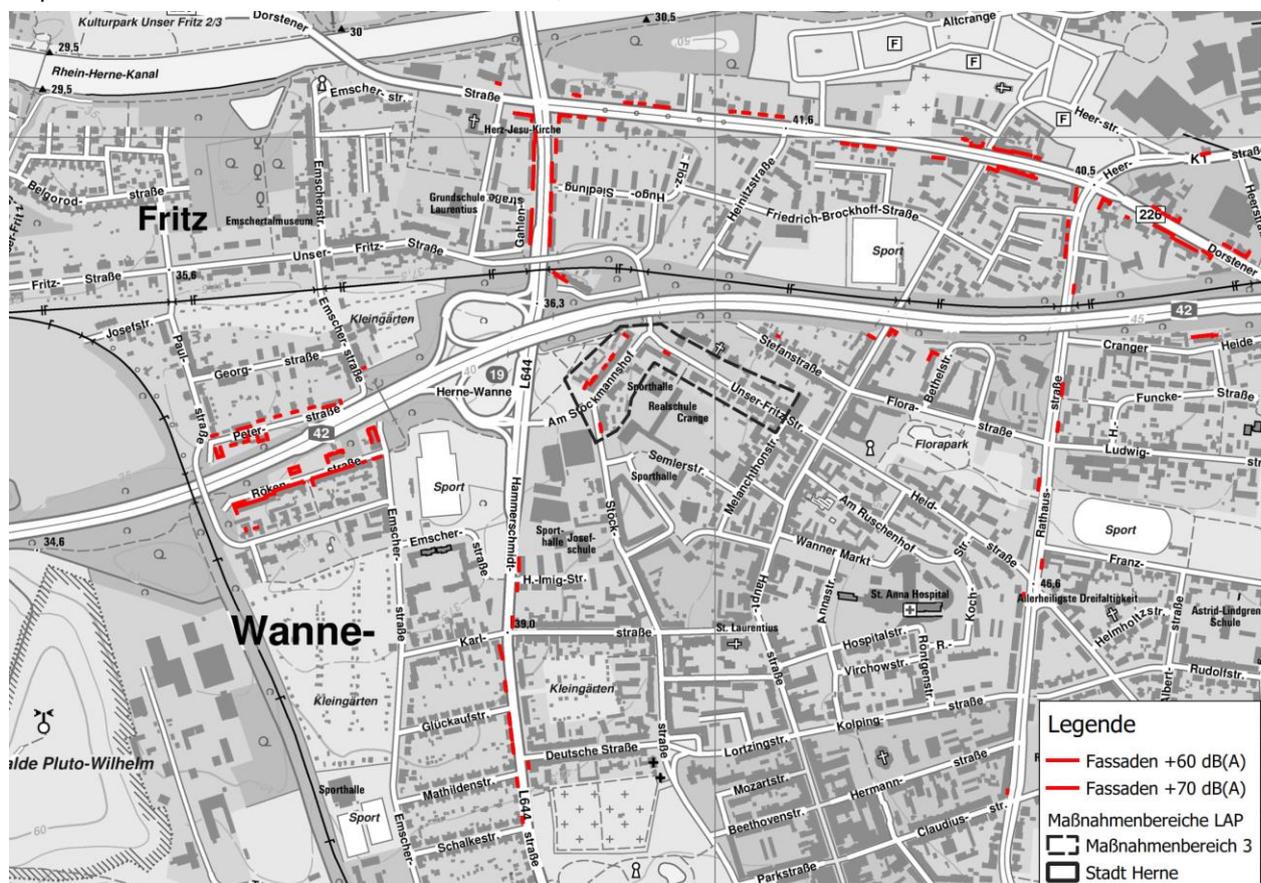


Abbildung 3: Lage Maßnahmenbereich 3



#### **Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4**

Die Überschreitungen finden sich im Wesentlichen an den zur A 42 ausgerichteten Fassaden. Daher ist die Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmsanierung durch die Autobahn GmbH empfehlenswert, mit dem Ziel, die vorhandenen Lärmschutzanlagen zu ertüchtigen.

Die Fassaden zum Stöckmannshof sind nicht mehr auffällig.

Tabelle 3: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Lärmsanierung, Verbesserung vorhandener Lärmschutzanlagen</b>
Prüfauftrag Lärmsanierung A42 an die Autobahn GmbH.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 4: Rathausstraße

Rathausstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Unser-Fritz/ Crange, Wanne	Dorstener Straße	Claudius Straße	16.900	5,0	50
			-	-	
			18.600	5,4	

Der untersuchte Straßenabschnitt Rathausstraße erstreckt sich auf einer Länge von 1km. Dort befindet sich überwiegend Wohnbebauung, sowie vereinzelt gewerbliche Nutzungen. Zudem liegt südlich des Abschnitts das Rheumazentrum Ruhrgebiet. Teilweise gibt es eine Mitteltrennung durch einen Grünstreifen.

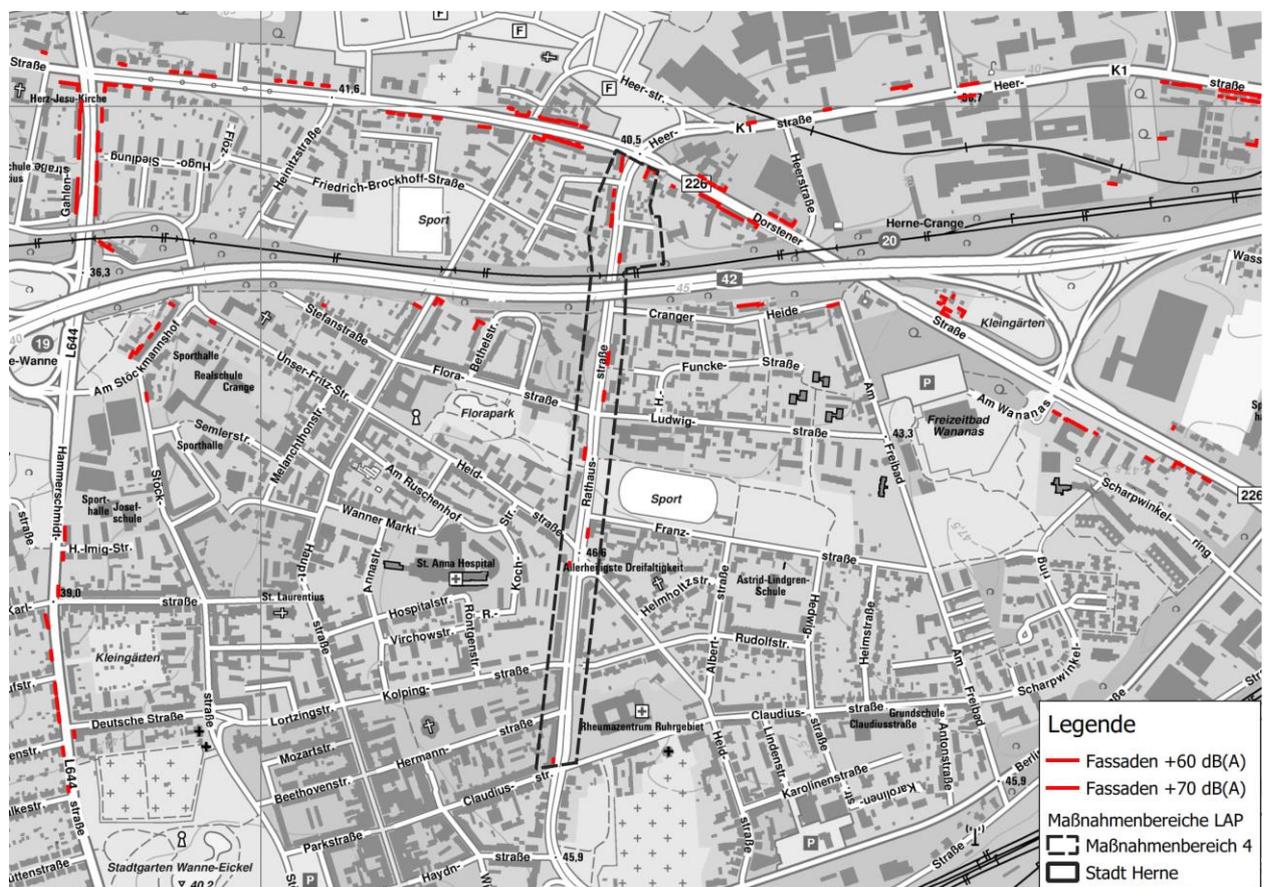


Abbildung 4: Lage Maßnahmenbereich 4



### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 4: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Minderungspotenzial 2 – 2,5 dB(A))
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 5: Dorstener Straße (B226)

Dorstener Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Unser-Fritz/ Crange	Südl. der A42, ab Mitteltrennung durch Grünstreifen	Bahnbrücke/ Schirrmannstraße	23.500	3,5	50
			- 23.800	- 4,8	

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich über eine Länge von 850 Metern. Er befindet sich südlich der A42 in Höhe der Anschlussstelle Herne Crange. Kennzeichnend ist der vierstreifige Querschnitt mit Standstreifen und die Mitteltrennung durch den Grünstreifen. Im Untersuchungsbereich gibt es teilweise Wohnbebauung und gewerbliche Nutzungen. Die Bebauung wird durch Grünflächen unterbrochen.

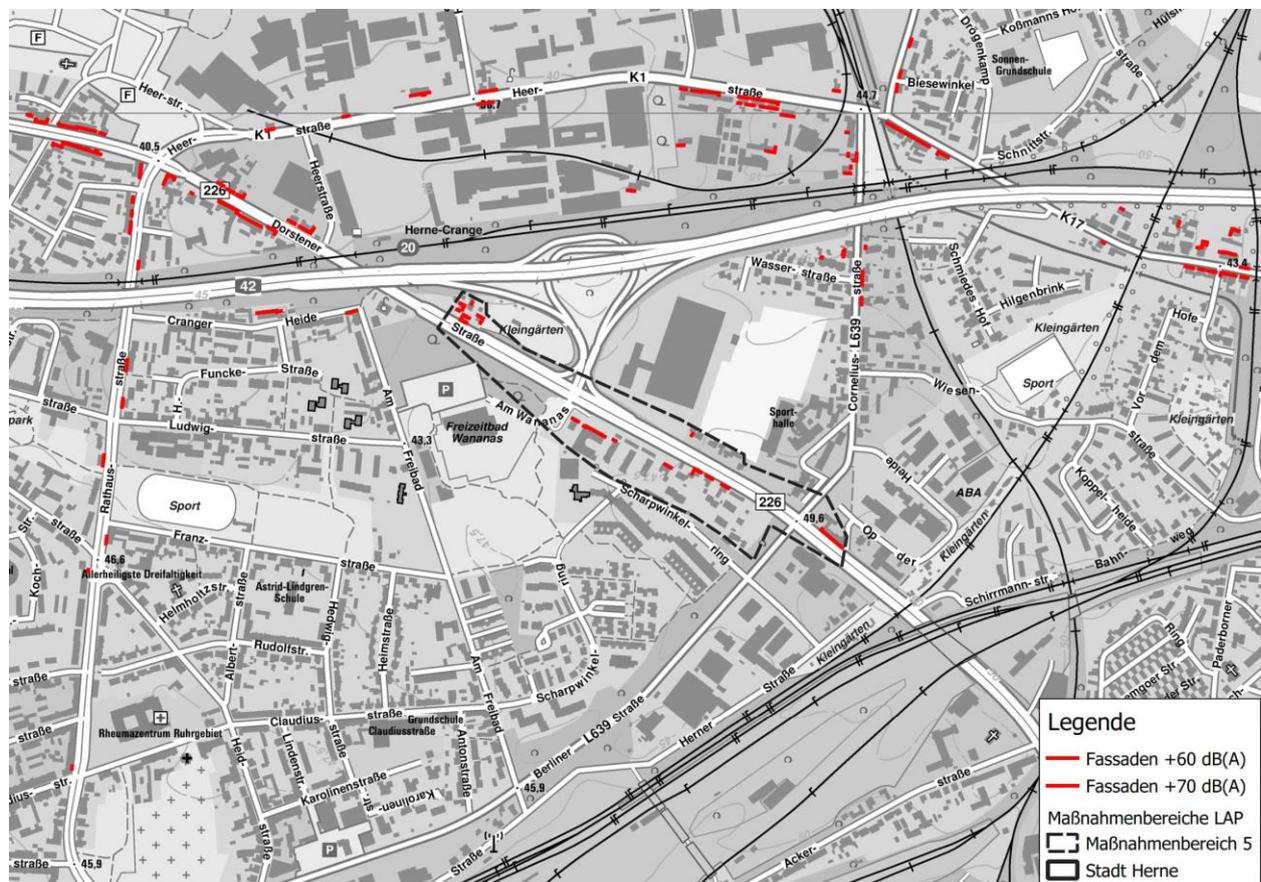


Abbildung 5: Lage Maßnahmenbereich 5



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 5: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahnquerschnitt</b>
Prüfauftrag Rückbau 2-streifig außerhalb von Knotenpunkten.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 6: Corneliusstraße

Cornelius Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Unser-Fritz/ Crange	Heerstraße	Corneliusstraße 37	7.500	9,0	40
			-	-	
			8.900	12,7	

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich entlang der Corneliusstraße bis zur Wiesenstraße auf einer Länge von 350 m. Die Strecke ist überwiegend von Wohnbebauung geprägt, es gibt jedoch auch vereinzelt gewerbliche Nutzung.

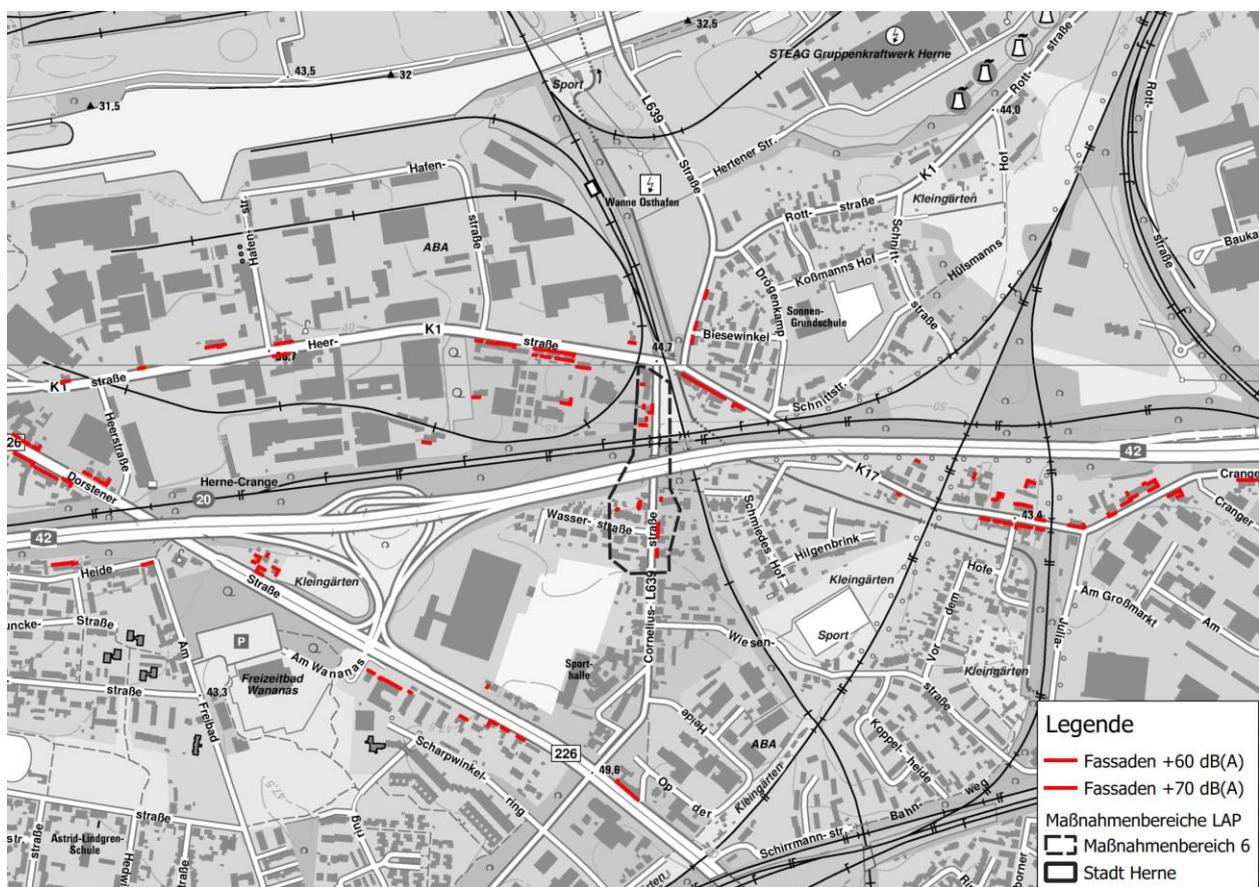


Abbildung 6: Lage Maßnahmenbereich 6



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 6: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Verkehrszusammensetzung</b>
Vorhandenes Lkw-Fahrverbot durchsetzen, Minderung auf z.B. 2 % (Anlieger frei) bringt -3 bis -4 dB(A)
<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung zusätzlich 1,4 dB(A))
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 7: Cranger Straße, Heerstraße

Cranger Straße, Heerstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Crange, Baukau-West	Hafenstraße	Heerstraße 81	11.000	4,3 - 15,7	50

Der untersuchte Straßenabschnitt befindet sich im Gewerbegebiet und erstreckt sich auf einer Länge von 550m. Der Abschnitt verläuft von Drögenkamp bis Heerstraße 81. Im Abschnitt gibt es Wohnbebauung und Gewerbebetriebe zu finden.

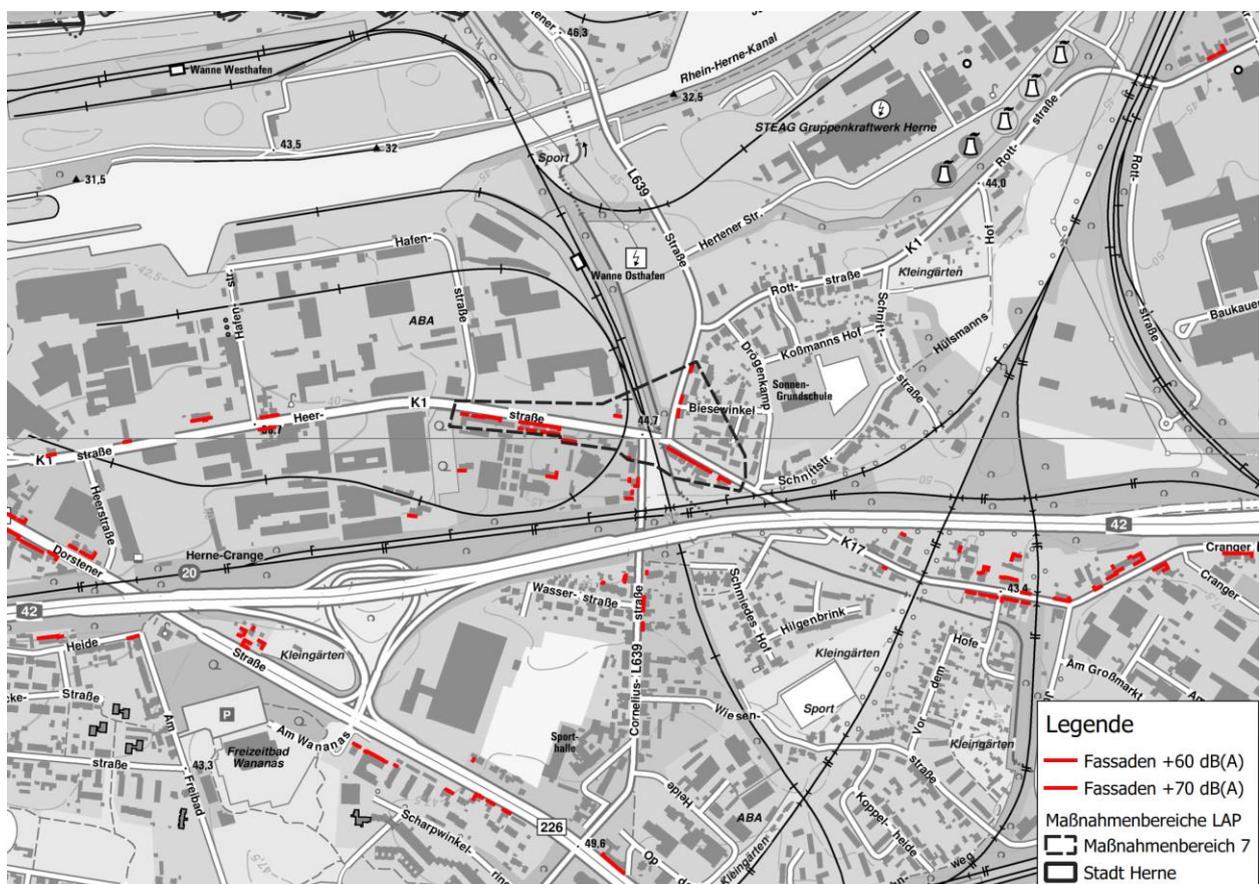


Abbildung 7: Lage Maßnahmenbereich 7



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass der Fahrbahnquerschnitt insbesondere westlich der Gleistrasse mit ca. 13 m viel breiter ist, als wahrscheinlich erforderlich. Durch eine entsprechende Neugestaltung könnte eine größere Verlagerung des Kfz-Verkehrs von der Wohnbebauung erreicht werden, die sich überwiegend am Südrand der Heerstraße befindet.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 7: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Querschnitt</b>
Prüfauftrag Querschnittsgestaltung mit dem Ziel einer Abrückung des Kfz-Verkehrs von den Wohngebäuden
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 8: Cranger Straße

Cranger Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Baukau-West	Schmiedes Hof	Crangerstr./ Heyermanns Hof	11.400	2,5	50
			-	-	
			17.500	13,7	

Der untersuchte Straßenabschnitt beginnt hinter der Unterführung der A42 und verläuft bis zu Heyermanns Hof. Die Straße erstreckt sich über eine Länge von 850m entlang der A42 und beherbergt überwiegend Wohnbebauung sowie einige gewerbliche Nutzungen und Verwaltung.

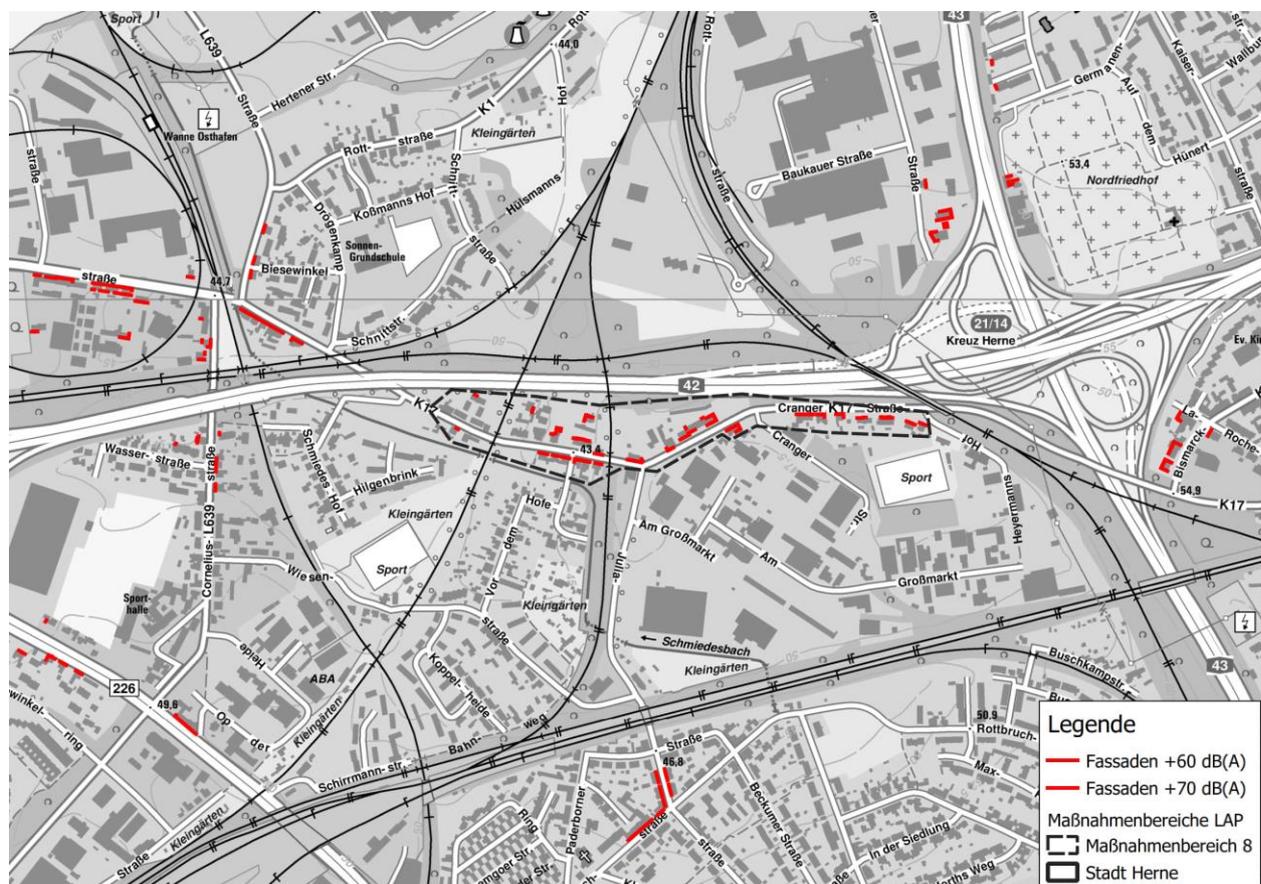


Abbildung 8: Lage Maßnahmenbereich 8



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Teilweise sind Fassaden mit Ausrichtung zur A42 von hohen Pegeln betroffen. Hier ist aufgrund des Ausbaus des Autobahnkreuzes und der damit verbundenen Ertüchtigung der Lärmschutzmaßnahmen mit einer Verbesserung zu rechnen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 8: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Fahrbahndecke</b>
Deckensanierung mit lärmreduzierendem Asphalt, 50 km/h mit lärmreduzierendem Asphalt denkbar (Minderungspotential mindestens 2,0 dB(A))
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 9: Hauptstraße/ Kurhausstraße

Hauptstraße/ Kurhausstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Röhlinghausen	Bahngleisunterführung	Dorneburger Straße	8.500 bis 11.200	3,4 bis 5,6	50

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft von der Bahngleisunterführung auf der Hauptstraße bis über die Hauptstraße und Kurstraße bis zur Einmündung in die Dorneburger Straße. Der Abschnitt erstreckt sich auf einer Länge von 1,4km. Entlang der Hauptstraße sind Straßenbahnschienen in der Fahrbahn verlegt. Es befindet sich beidseitig der Straßen dichte Wohnbebauung und gewerbliche Nutzungen.

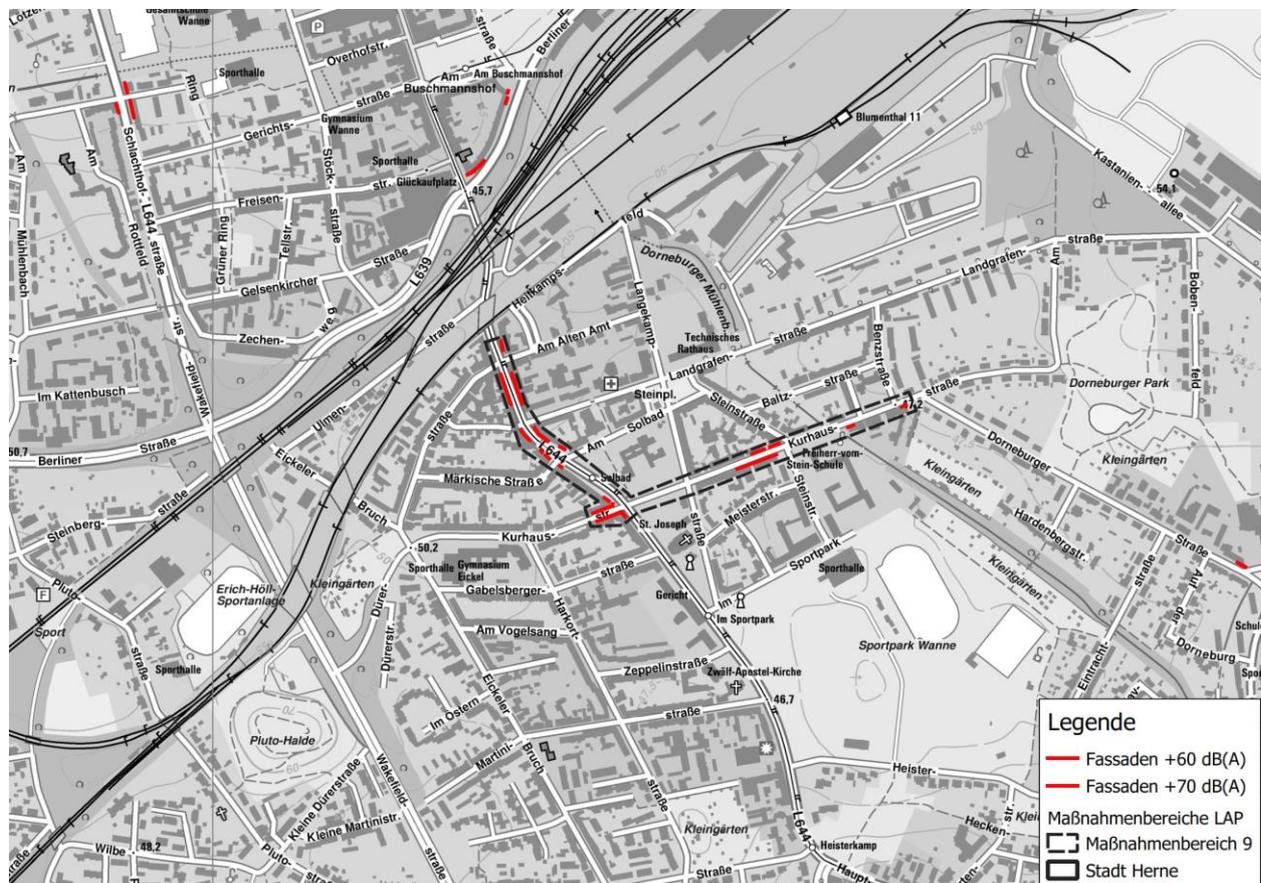


Abbildung 9: Lage Maßnahmenbereich 9



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 9: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Fahrbahndecke</b>
Deckensanierung mit lärmreduzierendem Asphalt, 50 km/h mit lärmreduzierendem Asphalt denkbar (Minderungspotential mindestens 2,0 dB(A))
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 10: Holsterhauser Straße

Holsterhauser Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Wanne-Süd	Dorneburger Straße	Fliederweg	17.100	3,3	50

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich vom Narzissenweg bis zum Fliederweg auf einer Länge von 550 m. Entlang des Straßenabschnitts befindet sich beidseitig Wohnbebauung überwiegend einzelnstehend und vom Straßenraum abgerückt. Außerdem ist Gewerbe vorhanden und diese Flächen werden durch Grünflächen aufgelockert.



Abbildung 10: Lage Maßnahmenbereich 10



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 10: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Fahrbahndecke</b>
Deckensanierung mit lärmreduzierendem Asphalt, 50 km/h mit lärmreduzierendem Asphalt denkbar (Minderungspotential mindestens 2,0 dB(A))
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 11: Dorstener Straße

Dorstener Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Mitte	Dorstener Straße 283	Holsterhauser Straße	19.900	2,1	50
			-	-	
			27.500	5,8	

Der untersuchte Straßenabschnitt hat eine Länge von 1,1 km. Im nördlichen Abschnitt befindet sich Gewerbe. Im südlichen Abschnitt linksseitig Wohnbebauung und geschlossene Wohnbebauung, die durch Grünflächen aufgelockert wird. Am Ende des Straßenabschnitts befindet sich Gewerbe. Der vierstreifige Straßenabschnitt ist in der Mitte durch einen Grünstreifen getrennt.

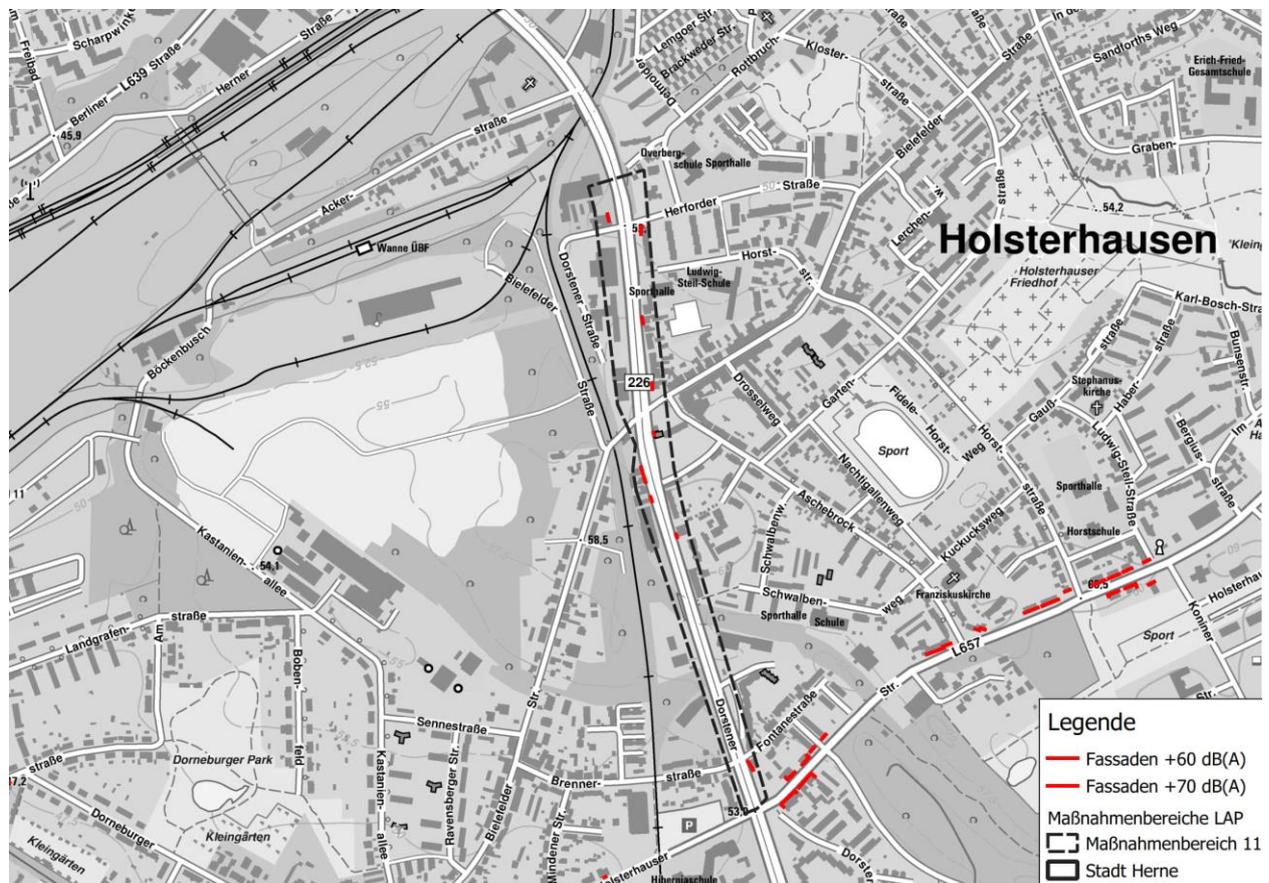


Abbildung 11: Lage Maßnahmenbereich 11



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Es wird empfohlen, den Rückbau des vierstreifigen Fahrbahnquerschnitts in eine zweistreifige Verkehrsführung zu prüfen. Häufig wird die vorhandene Anzahl von Fahrstreifen nur im Bereich der Knotenpunkte benötigt. Mit dieser Maßnahme könnte einerseits eine abschnittsweise Abrückung des Kfz-Verkehrs von der Randbebauung erreicht werden. Andererseits ergibt sich dadurch die Möglichkeit zur Anlage von Radfahrstreifen zur Unterstützung der Verkehrswende.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 11: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Fahrbahndecke</b>
Deckensanierung mit lärmreduzierendem Asphalt, 50 km/h mit lärmreduzierendem Asphalt denkbar (Minderungspotential mindestens 2,0 dB(A))
<b>Fahrbahnquerschnitt</b>
Prüfauftrag Rückbau 2-streifig außerhalb von Knotenpunkten.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 12: Holsterhauser Straße

Holsterhauser Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne- Holsterhausen	Dorstener Straße	Holsterhauser Straße	24.800	4,3	50

Der vierstreifige Straßenabschnitt erstreckt sich über eine Länge von 1,4 km und ist mit Wohn- und Gewerbebebauung, aufgelockert durch Grünflächen, bebaut. Die Mitteltrennung erfolgt durch Grünstreifen.

Eine Deckensanierung im Abschnitt zwischen Albert-Einstein-Straße und Horststraße mit Splittmastix-Asphalt SMA 8 ist erfolgt.

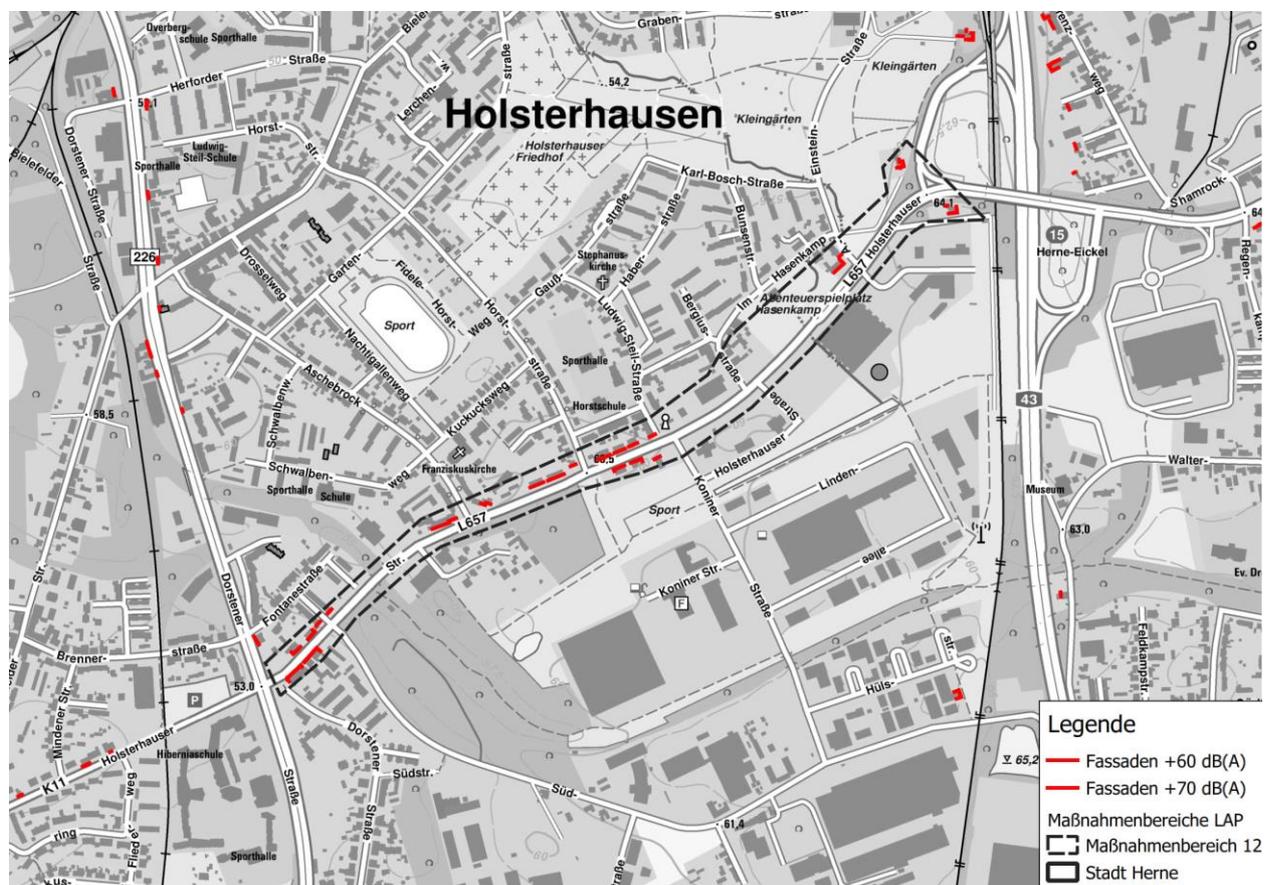


Abbildung 12: Lage Maßnahmenbereich 12



### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Die hohen Lärmbelastungen sind insbesondere im Bereich der Knotenpunkte festzustellen. Hier wird empfohlen, die Signalsteuerung mit dem Ziel einer grünen Welle zu prüfen, um die Haltevorgänge zu minimieren. Eine Abschaltung der Signalanlagen in der Nachtzeit kommt in der Regel aufgrund der Unfallgefahr nicht in Betracht. Mit Hilfe der Signalsteuerung können jedoch die Anzahl der Haltevorgänge reduziert werden, wenn die Nebenrichtungen nur bei Bedarf freigegeben werden. Diese Maßnahme wird im Berechnungsverfahren nicht erkennbar sein, jedoch kann dadurch eine Reduzierung der Lärmbelastung in der Praxis möglich sein.

Es werden außerdem weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 12: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Verkehrsfluss</b>
Prüfauftrag Signalsteuerung mit dem Ziel der Minimierung der Haltevorgänge.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 13: Westring

Westring					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Baukau-Ost	Auffahrt (22) A42 Herne-Baukau	Cranger Str./ Funkenbergstraße	25.300	4,7	50
			-	-	
			43.600	7,5	

Auf einer Länge von 450m befindet sich ein vierspuriger Straßenabschnitt. Die Mitteltrennung erfolgt durch einen Zaun. Im südlichen Abschnitt befindet sich eine Schule. Ansonsten gibt es eine dichte Wohnbebauung. Im nördlichen Abschnitt gibt es eine Anschlussstelle an die A42.

Die im Lärmaktionsplan Stufe 3 vorgeschlagene Maßnahme der Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt im Bereich der Hotspots wurde teilweise umgesetzt.

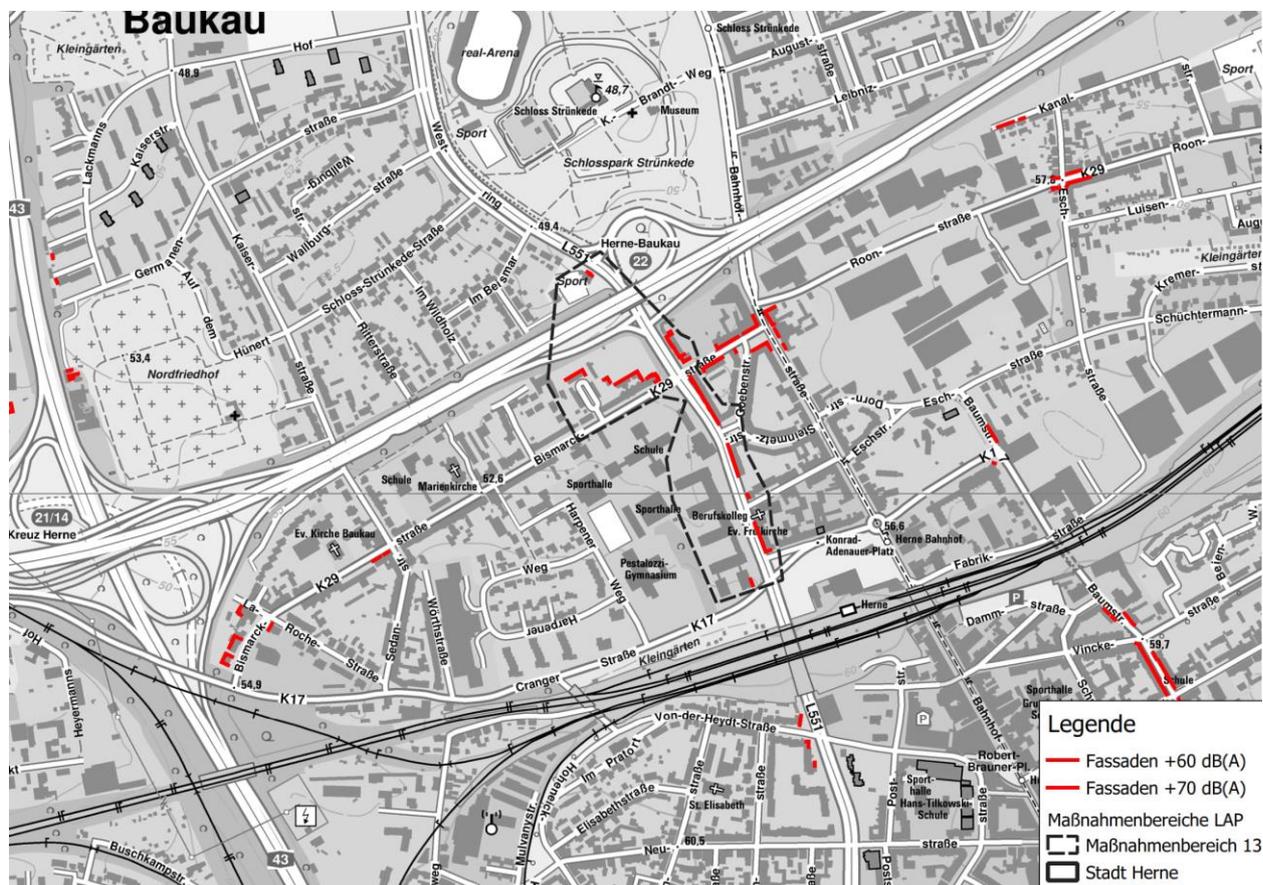


Abbildung 13: Lage Maßnahmenbereich 14



### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Im Zuge der Ansiedlung der Hochschule für Polizei und Verwaltung ist im Verlauf des Westrings ein Rückbau des vierstreifigen Fahrbahnquerschnitts zugunsten von Radfahrstreifen geplant. Der positive Effekt auf die Lärmbelastung der angrenzenden Gebäude ist im Rahmen der Schalluntersuchung zum Bebauungsplan 238 mit einer Minderung um 1 bis 2 dB(A) ermittelt worden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 13: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahnquerschnitt</b>
Rückbau 2-streifig außerhalb von Knotenpunkten.
<b>Fahrbahndecke</b>
Im Bestand ist Splittmastix-Asphalt vorhanden, das Minderungspotenzial von Bauweisen mit stärkeren Lärminderungseigenschaften beträgt ca. 1 dB(A)
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 14: Bismarckstraße, Bahnhofstraße

Bismarckstraße, Bahnhofstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Baukau-Ost	Westring	über Bahnhofstraße bis Roonstraße	20.200	4,4	50
			-	-	
			21.400	4,9	

Der Straßenabschnitt erstreckt sich über eine Länge von 260m vom Westring bis zur Roonstraße und umfasst die Bismarckstraße sowie die Bahnhofstraße. In der Bismarckstraße befindet sich überwiegend dichte Wohnbebauung, während in der Bahnhofstraße und Roonstraße gewerbliche Nutzungen mit darüberliegendem Wohnen vorherrschen.

Der Maßnahmenvorschlag aus dem Lärmaktionsplan Stufe 3 wurde vorgestellt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan Stufe 3, eine Deckensanierung mit lärmreduzierendem Asphalt durchzuführen, wurden umgesetzt. Die Straßendeckschicht wurde mit Splittmastixasphalt SMA 8 gemäß ZTV Asphalt-STB 07/13 erneuert und mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 abgestumpft.

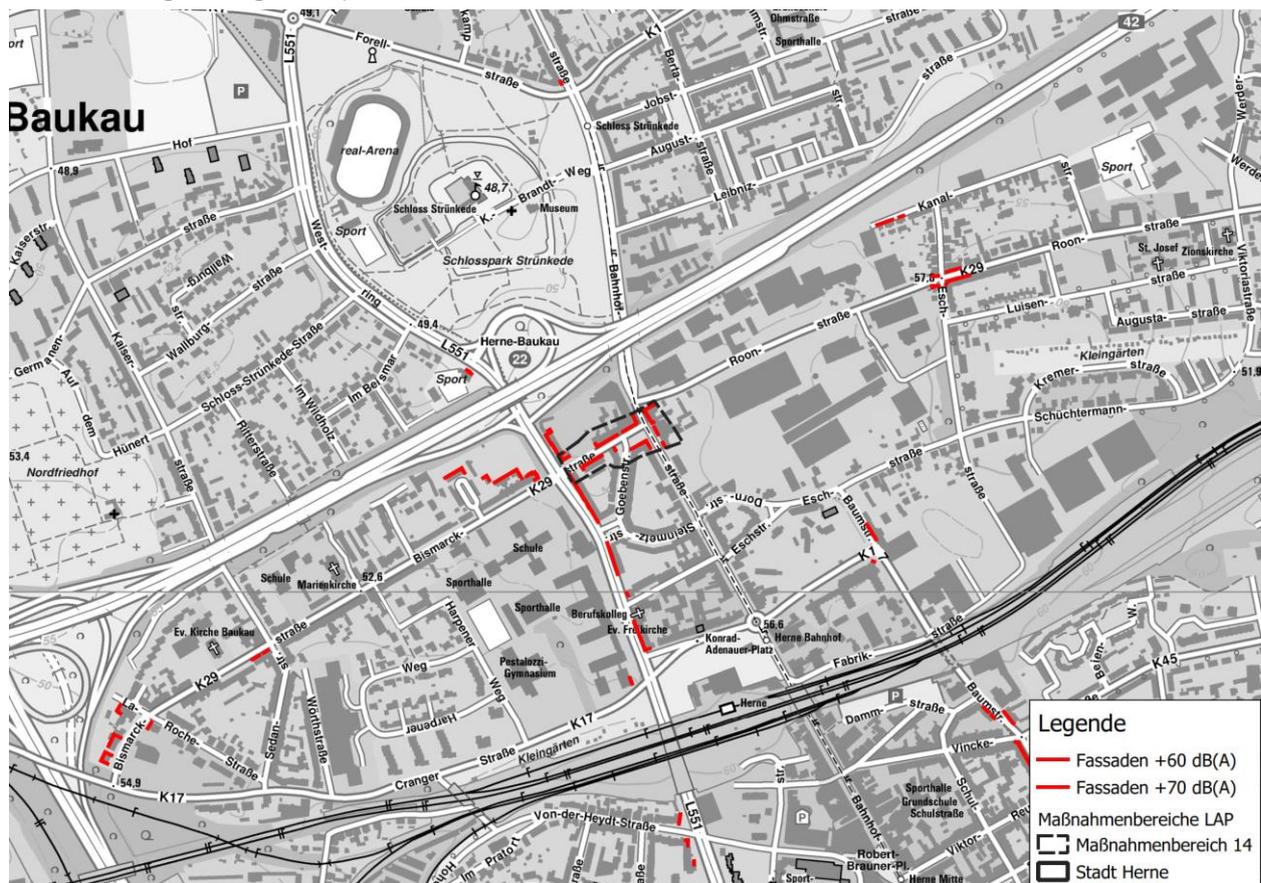


Abbildung 14: Lage Maßnahmenbereich 14



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 14: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 15: Westring

Westring					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Mitte	Von-der-Heydt-Straße	Shamrock Straße	28.120	2,7	50

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft entlang des Westrings auf einer Länge von 800 m. Entlang des vierstreifigen Straßenzugs befindet sich dichte Wohnbebauung, aufgelockert durch Grünzüge.

Kennzeichnend ist die Mitteltrennung durch den Grünstreifen.

Im gesamten Abschnitt wurden nur wenige Überschreitungen im Umfeld der Knotenpunkte berechnet.

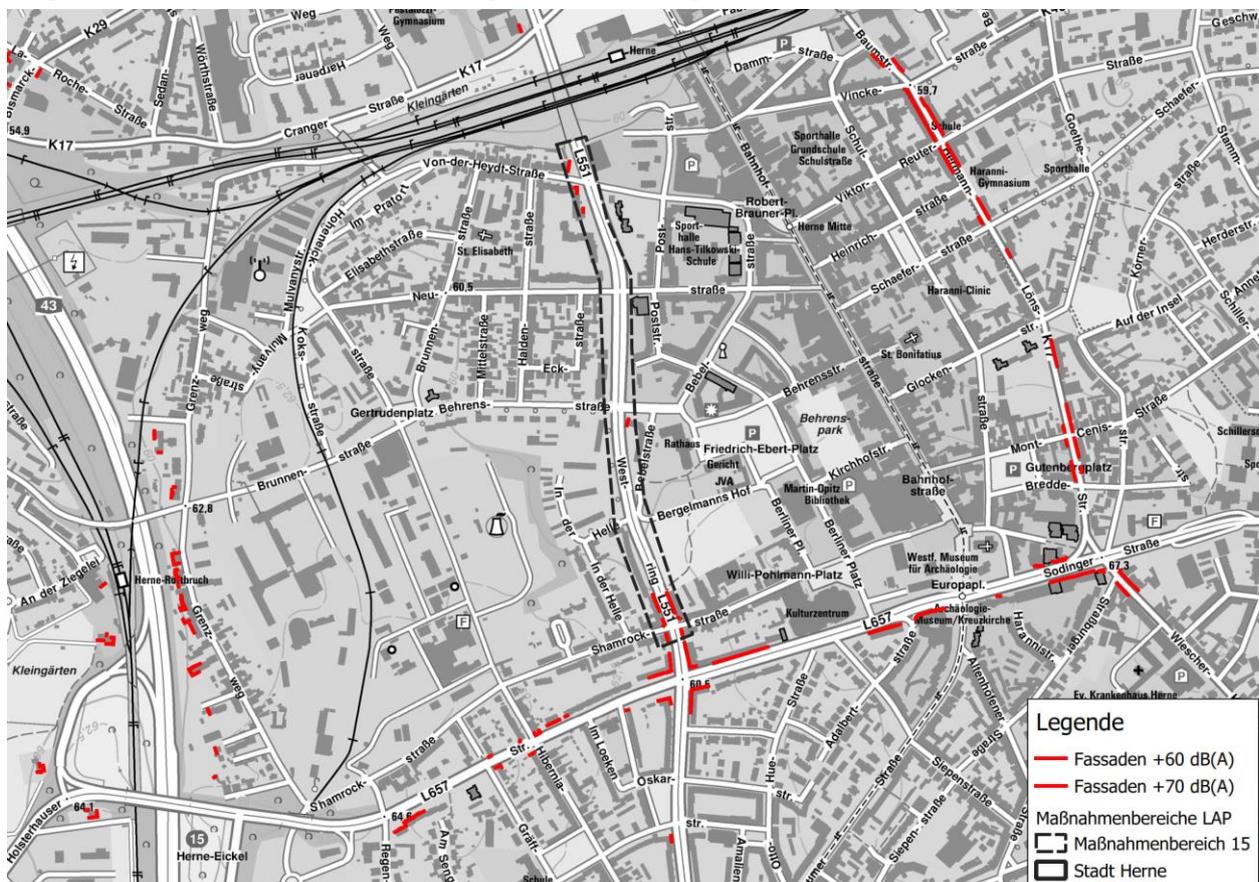


Abbildung 15: Lage Maßnahmenbereich 15



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 15: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Im Bestand ist Splittmastix-Asphalt vorhanden, das Minderungspotenzial von Bauweisen mit stärkeren Lärminderungseigenschaften beträgt ca. 1 dB(A)
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 16: Holsterhauser Straße/ Sodinger Straße

Holsterhauser Straße/ Sodinger Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Börnig/ Holthausen	Regenkamp	Hermann-Löns-Straße/ Wiescherstraße	23.800 -	4,3	50

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft über eine Länge von 1,3 km von der Holsterhauser Straße bis zur Sodinger Straße. Charakteristisch für den Abschnitt ist die dichte Wohnbebauung, teilweise geschlossene Wohnbebauung und Kleingewerbe. Der Fahrbahnquerschnitt ist vierstreifig.

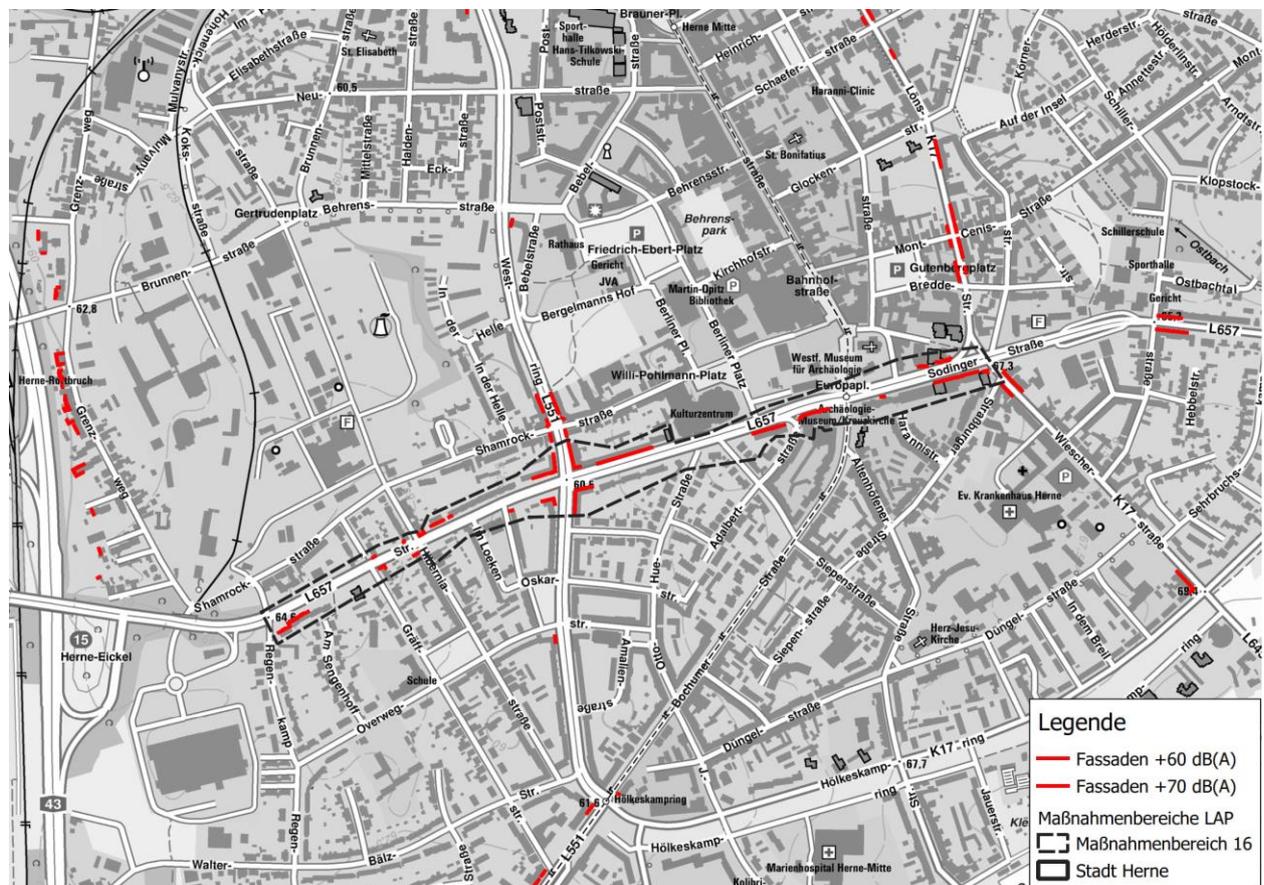


Abbildung 16: Lage Maßnahmenbereich 16



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 16: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Im Bestand ist Splittmastix-Asphalt vorhanden, das Minderungspotenzial von Bauweisen mit stärkeren Lärminderungseigenschaften beträgt ca. 1 dB(A)
<b>Fahrbahnquerschnitt</b>
Umgestaltung des Querschnitts ist geplant.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 17: Sodinger Straße

Sodinger Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Börnig/ Holthausen	Lütge Bruch	Voßnacken	10.500	3,0	30
			-	-	-
			16.900	17,9	50

Der untersuchte Straßenabschnitt befindet sich nordöstlich der Stadt an der Stadtgrenze zu Castrop-Rauxel. Er erstreckt sich über eine Länge von 550m und ist beidseitig von dichter bis geschlossener Wohnbebauung umgeben. Vereinzelt ist Gewerbe vorhanden. Außerdem gibt es eine Anschlussstelle zur A42.

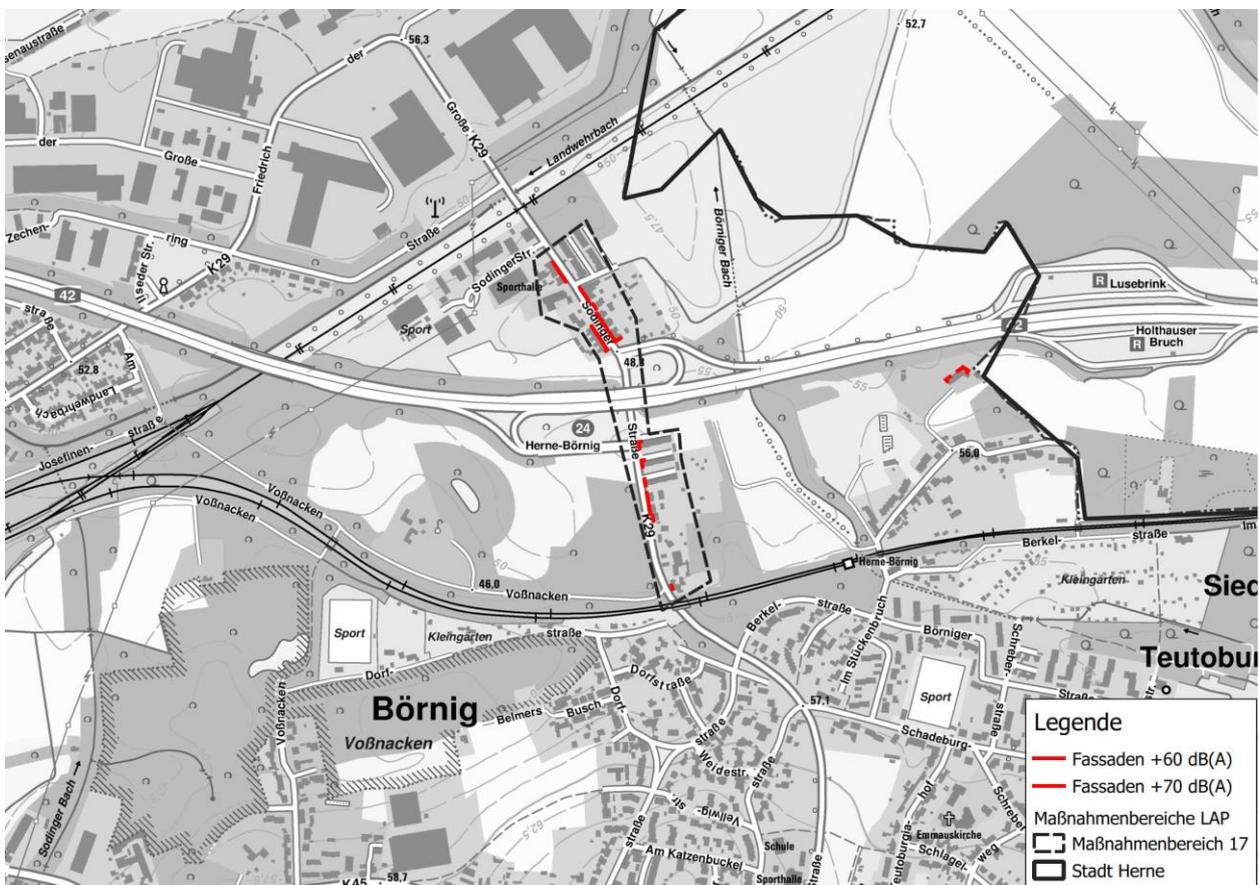


Abbildung 17: Lage Maßnahmenbereich 17



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Maßnahmenvorschläge, die in der dritten Stufe bisher nicht umgesetzt wurden, sollen weiterhin geprüft und fortgeführt werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 17: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Im Bestand ist Splittmastix-Asphalt vorhanden, das Minderungspotenzial von Bauweisen mit stärkeren Lärminderungseigenschaften beträgt ca. 1 dB(A)
<b>Umgehung zur Erschließung des Gewerbegebietes</b>
Prüfauftrag: Umgehungsstraße westlich der Wohnhäuser, nördlicher Anschluss an die Sodinger Straße über vorhandene Sackgasse, südlicher Anschluss an die Sodinger Straße am nördlichen Anschlussknoten A42 Herne-Börnig. Dadurch vollständige Entlastung der Sodinger Straße zwischen A42 und Bahnbrücke vom Durchgangsverkehr.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 18: Hammerschmidt Straße/ Schlachthofstraße

Hammerschmidt Straße/ Schlachthofstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Wanne	Gerichtsstraße 74	Emscher Straße	16.800	4,2	50

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich über eine Länge von 1,2km und ist mit Wohn- und Gewerbebebauung, aufgelockert durch Grünflächen, bebaut. Entlang des Straßenabschnitts befindet sich der Stadtgarten Wanne-Eickel.

Der Fahrbahnquerschnitt weist überwiegend eine Breite von ca. 12 m auf. Im gesamten Abschnitt wird teilweise am Fahrbahnrand, zum Teil aber auch im Seitenraum in Parkbuchten geparkt. Im Fahrbahnzentrum befindet sich ein 2,50 m breiter Mittelstreifen, der teilweise als Sperrfläche, teilweise durch Fahrbahnteiler mit Bauminseln und durch Querungshilfen genutzt wird.

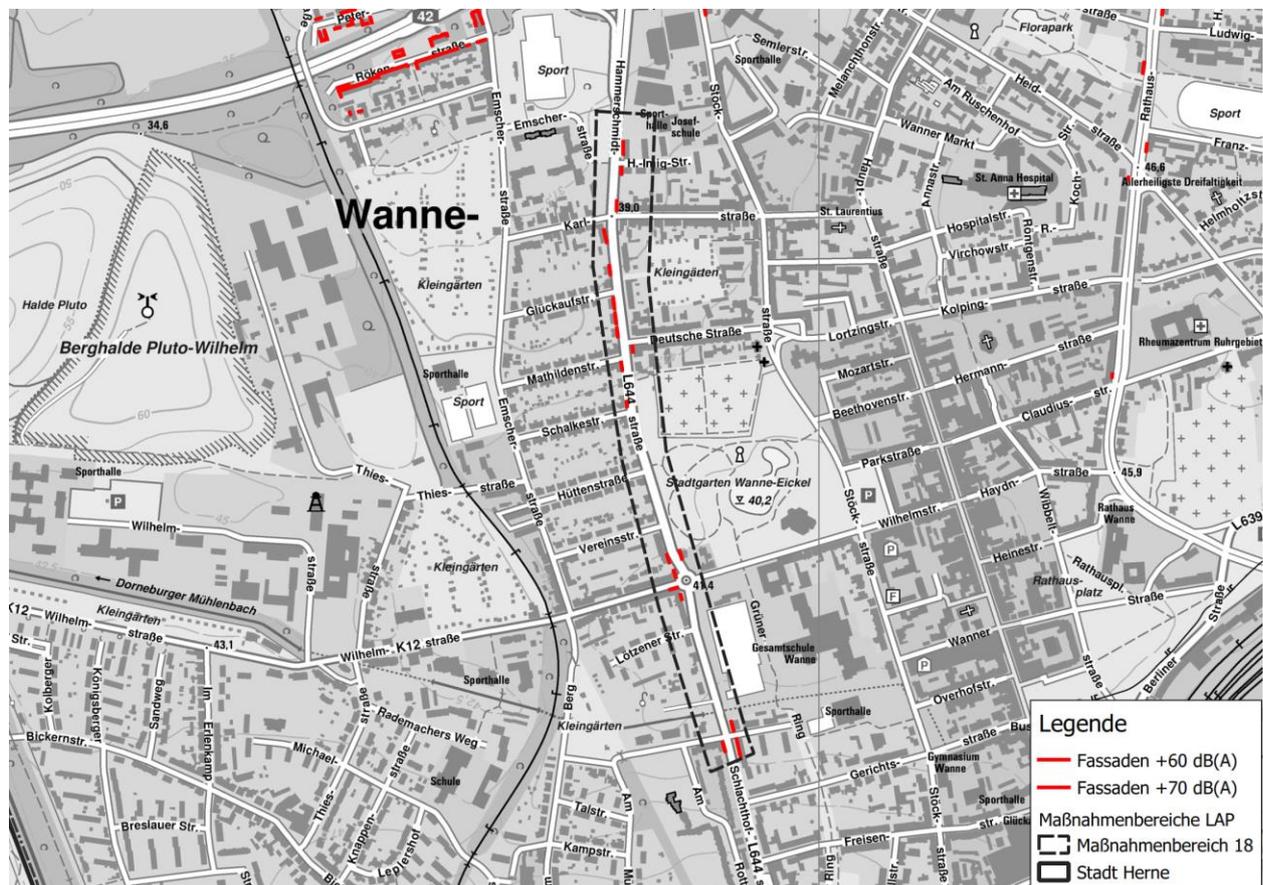


Abbildung 18: Lage Maßnahmenbereich 18



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Aufgrund der Randnutzungen wird empfohlen, eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen. Außerdem wird eine Änderung der Aufteilung des Fahrbahnquerschnitts in den Bereichen außerhalb der Bauminseln empfohlen. Durch die Anordnung von Radfahrstreifen zwischen den Bauminseln könnte eine Reduktion des Kfz-Verkehrs an den Wohngebäuden erreicht werden.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 18: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Querschnitt</b>
Prüfauftrag Anordnung von Radfahrstreifen in Abschnitten zwischen den Bauminseln
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 19: Rottbruchstraße / Juliastraße

Rottbruchstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Holsterhausen	Klosterstraße	Paderborner Straße	8.300 -	4,3	50
			10.700		

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich von der Klosterstraße bis zur Paderborner Straße auf einer Länge von 290m. Im Wesentlichen handelt es sich um die Umgebung des signalgesteuerten Knotenpunkts Rottbruchstraße / Juliastraße. Der Straßenabschnitt befindet sich in der Nähe der Bahnstrecke. Entlang des Straßenabschnitts befindet sich überwiegend Wohnbebauung.

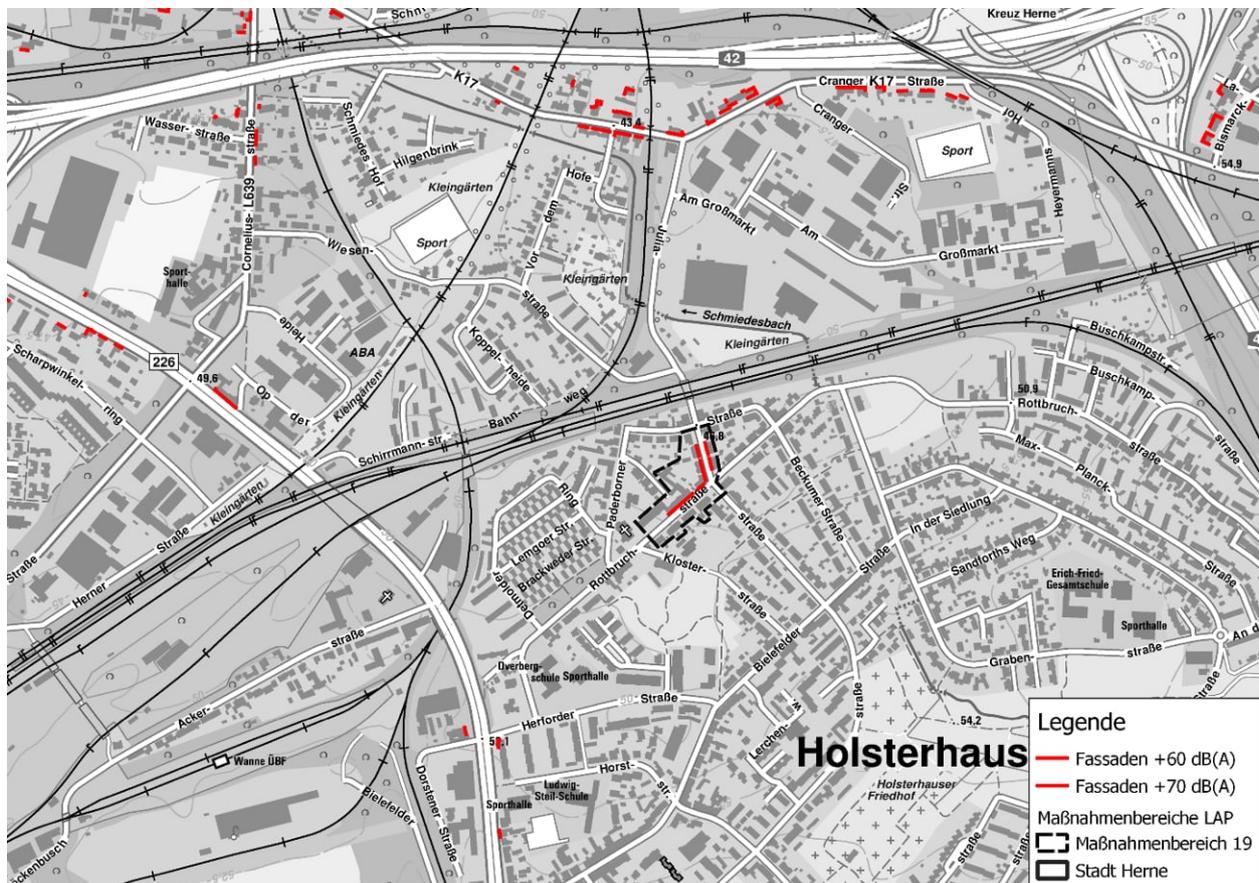


Abbildung 19: Lage Maßnahmenbereich 19



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Maßgebend für die Überschreitungen der Grenzwerte von 70 dB(A) für den  $L_{DEN}$  und 60 dB(A) für den  $L_{Night}$  ist der signalgeregelte Kreuzungsbereich in Verbindung mit einem sehr engen Straßenraum.

Aufgrund der Randnutzungen wird empfohlen eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 19: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 20: Baum Straße/ Hermann-Löns-Straße

Baum Straße/ Hermann-Löns-Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Mitte	Eschstraße	Breddestraße	7.500	4,2	50

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich von der Eschstraße über die Baumstraße und die Hermann-Löns-Straße bis zur Breddestraße auf einer Länge von 1,2 km. Entlang des Straßenabschnitts befindet sich eine Mischung aus Wohn-, Gewerbe- und Verwaltungsbereichen. Außerdem liegt hier das Haranni-Gymnasium.

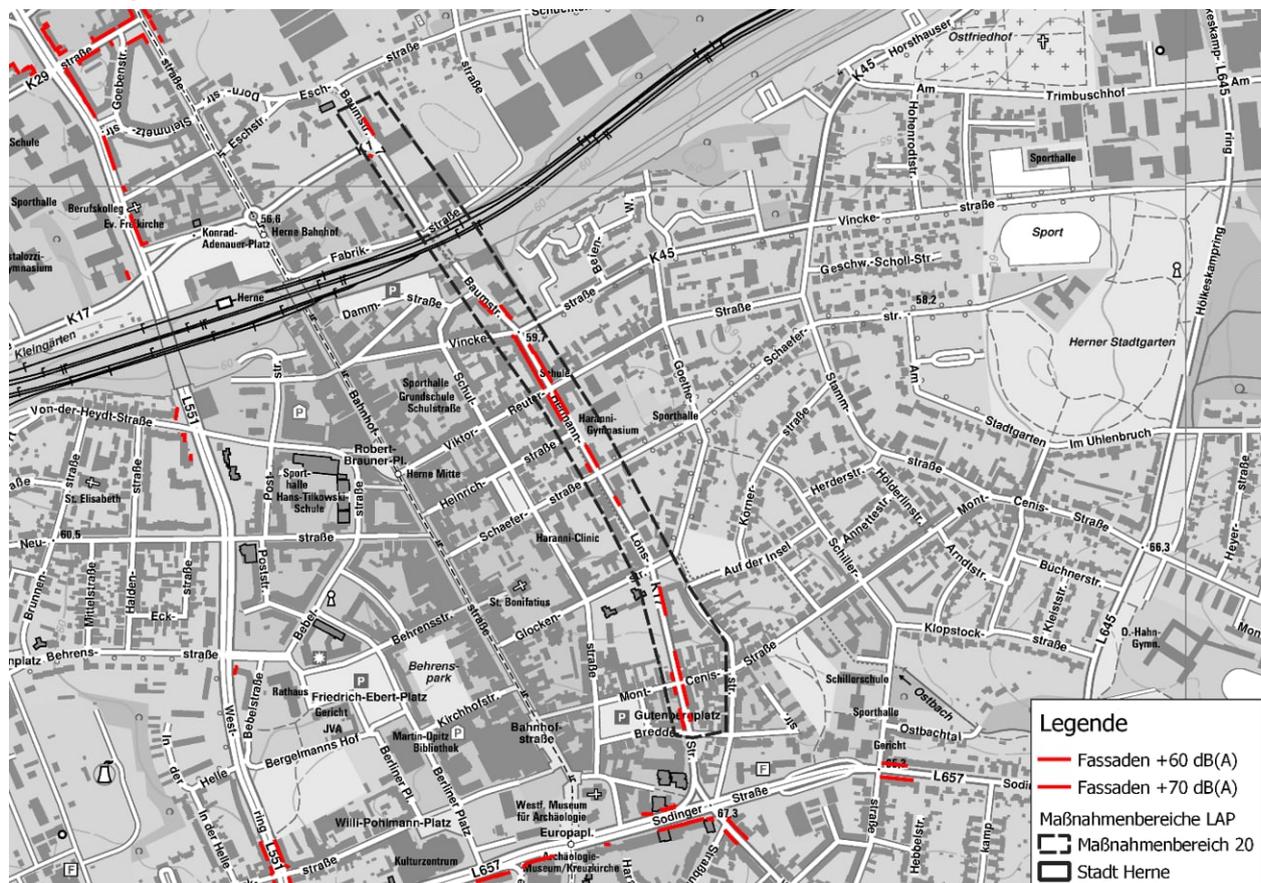


Abbildung 20: Lage Maßnahmenbereich 20



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich überwiegend im Bereich der signalgeregelten Knotenpunkte. Hinzu kommt ein hohes Verkehrsaufkommen und ein enger Straßenraum.

Es wird empfohlen, den Zustand des Fahrbahnbelags zu prüfen und eine Sanierung mit einem lärmmindernden Belag durchzuführen.

Im Bereich des Gymnasiums ist eine zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorhanden. Es wird empfohlen eine dauerhafte Begrenzung auf 30 km/h auf einem längeren Abschnitt zu prüfen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 20: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag: Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h dauerhaft, über den Abschnitt der Schule hinaus.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 21 Wiescherstraße

Wiescherstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h – 10.200	Lkw-Anteil % 4,3	Vzul km/h 50
	von	bis			
Herne-Mitte	Sodinger Straße	Hölkeskamp			

Der untersuchte Straßenabschnitt erstreckt sich entlang der Wiescherstraße über eine Länge von 550 m. Entlang des Straßenabschnitts befinden sich Wohngebäude, medizinische Einrichtungen und Gewerbe. Am südlichen Ende des Abschnitts befindet sich eine Tankstelle.

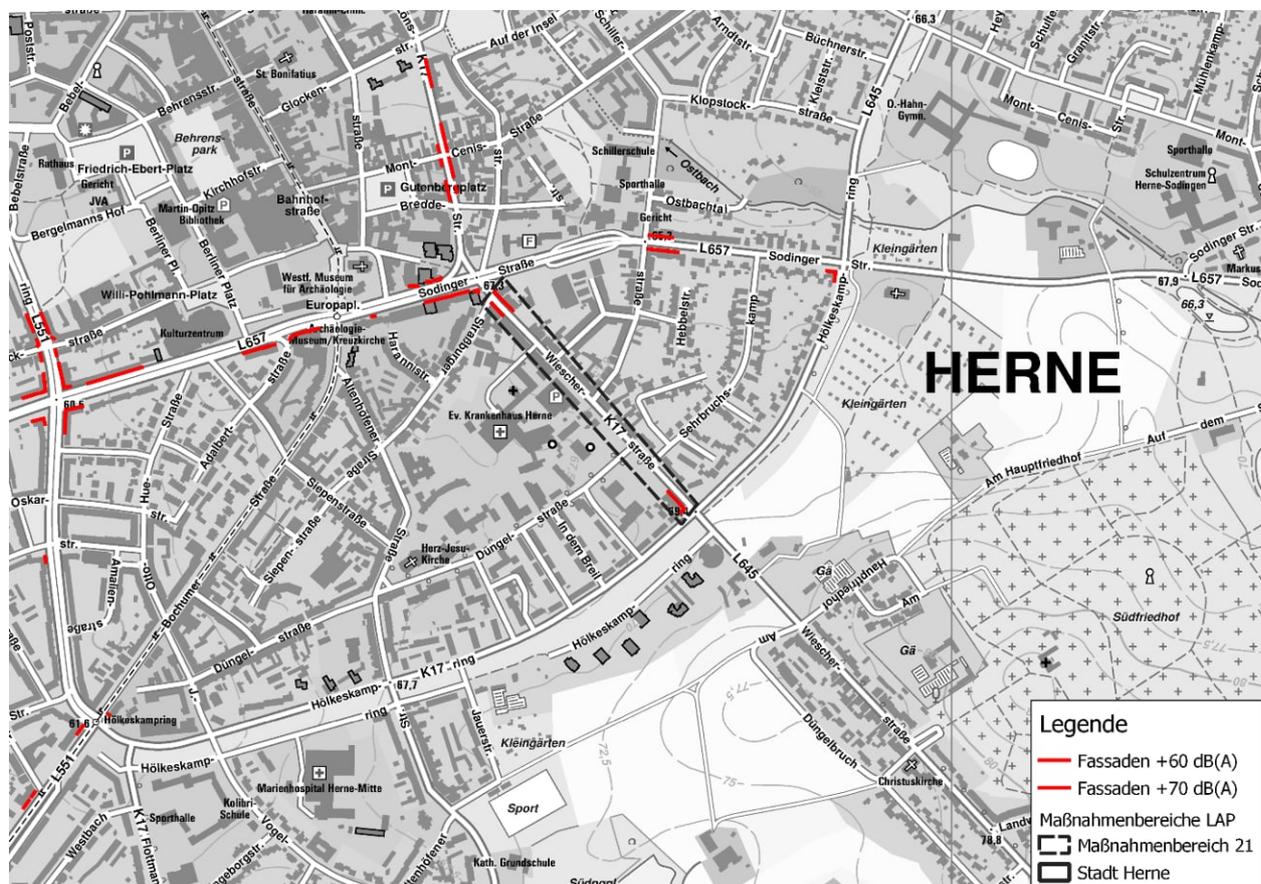


Abbildung 21: Lage Maßnahmenbereich 21



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich ausschließlich im Bereich der signalgeregelten Knotenpunkte. Hinzu kommen ein hohes Verkehrsaufkommen und ein enger Straßenraum.

Es wird empfohlen, den Zustand des Fahrbahnbelages zu prüfen und falls erforderlich eine Sanierung mit einem lärmindernden Belag durchzuführen.

Darüber hinaus wird empfohlen eine Begrenzung auf 30 km/h zu prüfen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 21: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag: Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 22: Bismarckstraße

Bismarckstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Mitte	Cranger Straße	Sedanstraße	7.500	4,2	50

Der Untersuchungsabschnitt erstreckt sich entlang der Bismarckstraße auf einer Länge von 400 m. Entlang des Untersuchungsabschnittes befinden sich Wohnbebauung und Gewerbe.

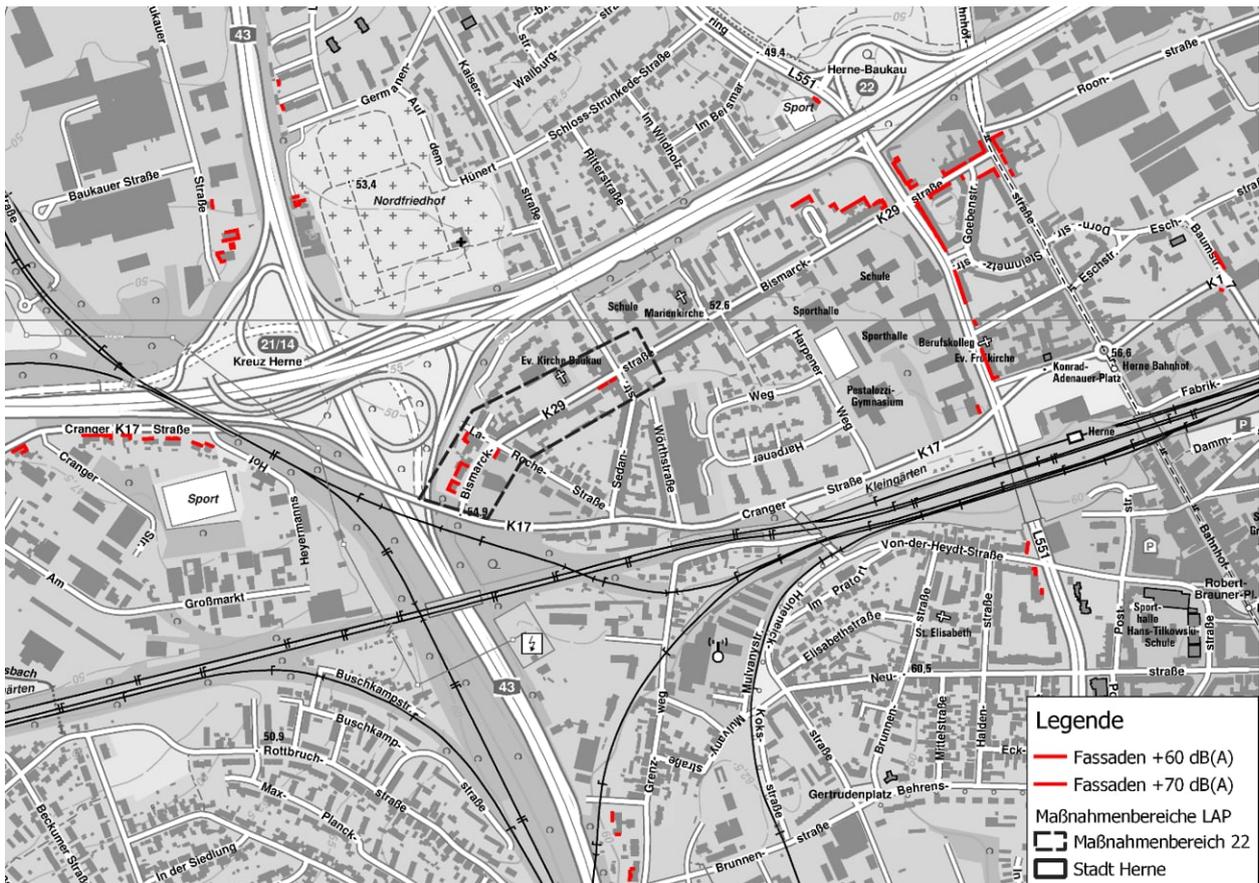


Abbildung 22: Lage Maßnahmenbereich 22



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen im westlichen Teil der Bismarckstraße betreffen die Fassaden, die zum Autobahnkreuz ausgerichtet sind. Hier ist mit einer Verbesserung durch den Ausbau der A43 und den damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen.

Die Überschreitung im Bereich des Knotenpunktes Bismarckstraße/Sedanstraße ist auf den signalgeregelten Knotenpunkt und den engen Straßenraum zurückzuführen. Die Geschwindigkeit ist östlich der Sedanstraße auf 30 km/h begrenzt. Hier wurden keine Überschreitungen berechnet.

Daher wird empfohlen, auch im Abschnitt zwischen der Cranger Straße und der Sedanstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zu prüfen.

Darüber hinaus wird empfohlen, den Zustand der Fahrbahnoberfläche zu überprüfen und eine Sanierung mit lärmreduzierendem Belag durchzuführen.

Zusätzlich werden passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 22: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag: Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 23: Rökenstraße/ Peterstraße (A42, Abschnitt 22)

Rökenstraße/ Peterstraße (A42)					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Wanne	Emscher Straße	Emscher Straße	A42: 80.000	A42: 15,0	A42: 130 / 100

Der Untersuchungsabschnitt erstreckt sich auf einer Länge von 550m. Der Abschnitt befindet sich entlang der A42. Es sind überwiegend Einfamilienhäuser anzutreffen.

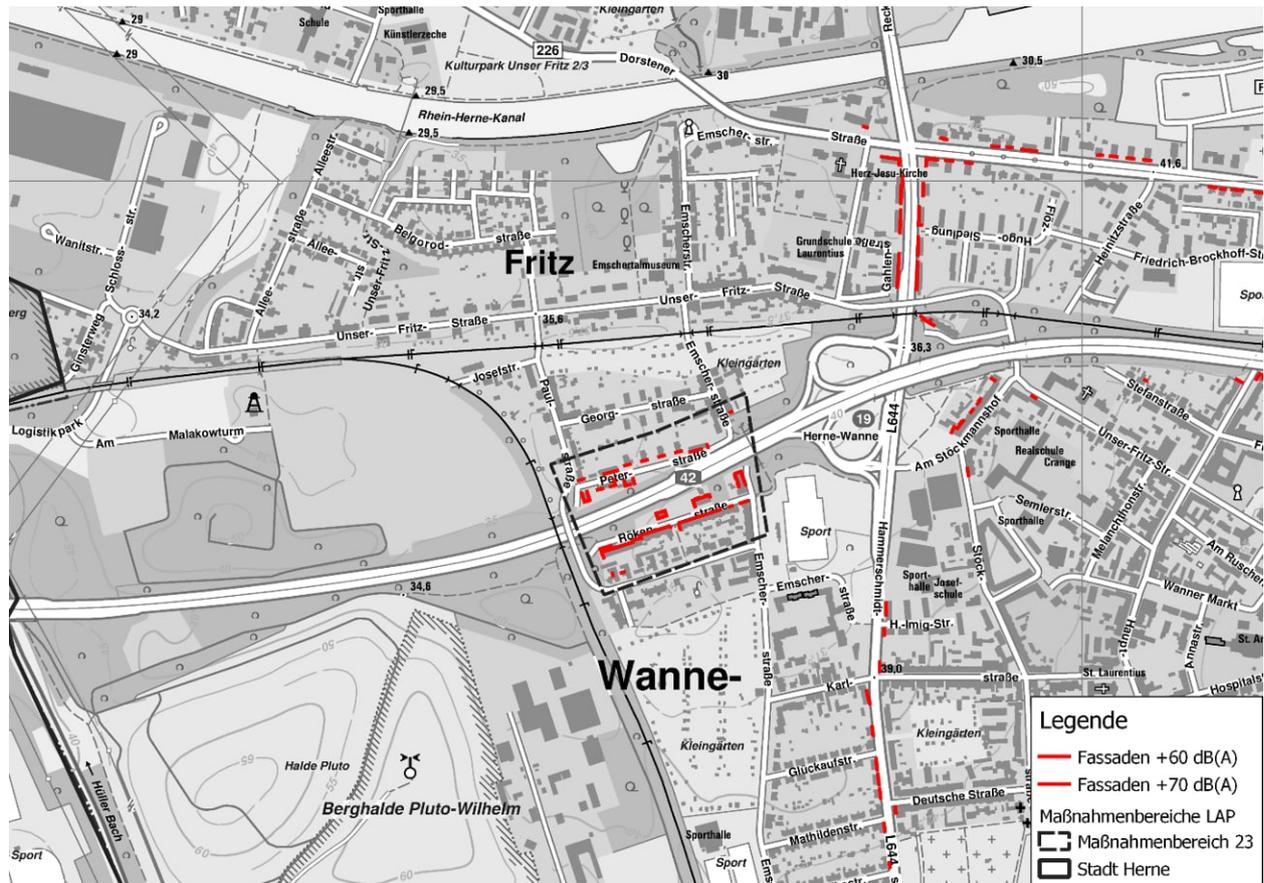


Abbildung 23: Lage Maßnahmenbereich 23



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich an den zur A42 ausgerichteten Fassaden.

Es wird empfohlen, eine Prüfung auf Lärmsanierung an die Autobahn GmbH zu richten, mit dem Ziel die vorhandenen Lärmschutzanlagen zu verbessern.

Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 Km/h besteht ein Minderungspotenzial von ca. 1 bis 2 dB(A).

Im Bestand besteht die Fahrbahnoberfläche aus Splittmastix-Asphalt. Durch den Austausch des Fahrbahnbelags durch eine offenporige Bauweise wäre eine Reduzierung um ca. 3 dB(A) möglich.

Außerdem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 23: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Lärmsanierung</b>
Prüfauftrag an die Autobahn GmbH: Verbesserung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A42 Sanierung des Fahrbahnbelages
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 24: Dorstener Straße/Wiedehopfstraße

Dorstener Straße/Wiedehopfstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne- Unser Fritz	Wiedehopfstraße	Zufahrt Kulturzeche	13.300	4,7	50

Der untersuchte Straßenabschnitt befindet sich im Norden der Stadt an der Grenze zu Gelsenkirchen. Entlang des Straßenabschnitts befindet sich lockerere Wohnbebauung.

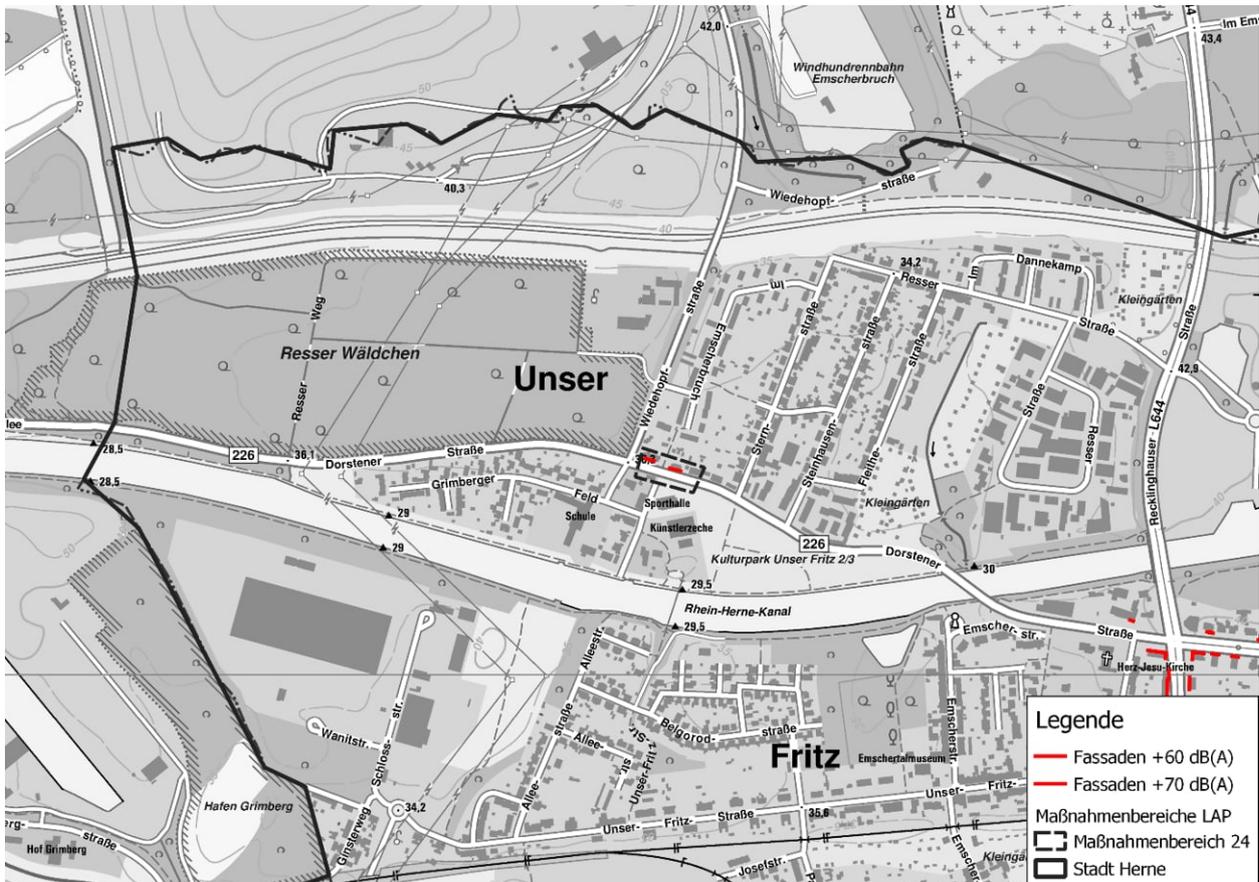


Abbildung 24: Lage Maßnahmenbereich 24



#### **Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4**

Die Überschreitungen finden sich ausschließlich im Bereich des signalgeregelten Knotenpunktes.

Es wird empfohlen, den Zustand des Fahrbahnbelages zu prüfen und eine Sanierung mit einem lärmindernden Belag durchzuführen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 24: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 25: Heerstraße

Heerstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Crange	Heerstraße	Heerstraße 74	10.925	4,2	50

Der untersuchte Straßenabschnitt liegt im Norden der Stadt im Industriegebiet und erstreckt sich über eine Länge von 1,4km. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Rhein-Herne-Kanal. Entlang des Abschnitts befinden sich Gewerbebetriebe und vereinzelt Wohnbebauung.

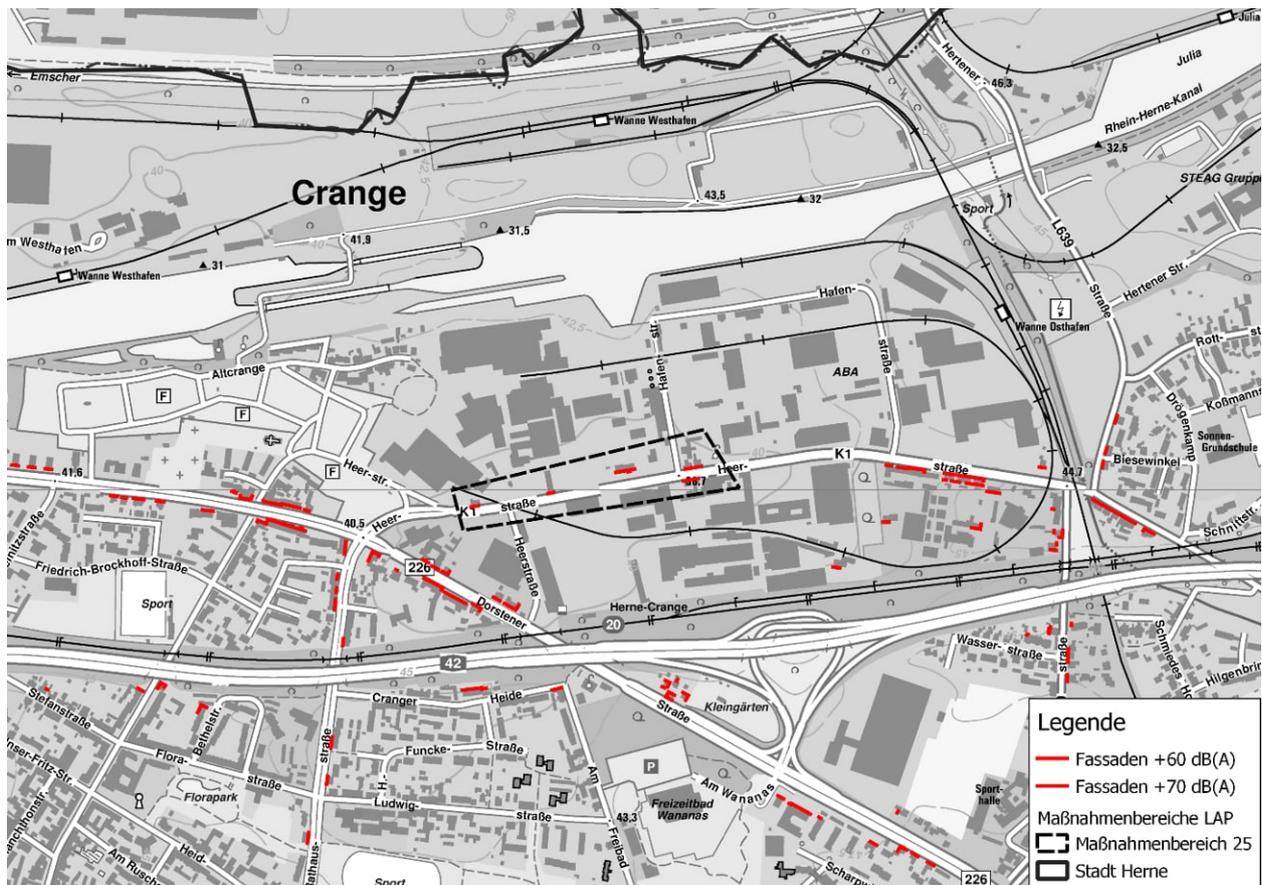


Abbildung 25: Lage Maßnahmenbereich 25



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Betroffen von Überschreitungen sind vor allem die Gebäude Heerstraße 42, 44, 45, 47. Die übrigen Überschreitungen betreffen vorwiegend Büronutzungen.

Mit der im Maßnahmenbereich 7 vorgeschlagenen Neugestaltung des überbreiten Fahrbahnquerschnittes wäre in diesem Abschnitt auch eine Minderung der Lärmbelastung möglich.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 25: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Hotspot-Bereich (Minderung 2 bis 2,5 dB(A))
<b>Querschnitt</b>
Prüfauftrag zur Querschnittsgestaltung mit dem Ziel einer Abkehrung des Kfz-Verkehrs von den Wohngebäuden
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 26: A43/ Baukauer Straße

A43/ Baukauer Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Baukau	Gerichtsstraße 74	Emscher Straße	90.000	10,1	120

Der Abschnitt erstreckt sich entlang und neben der A43 auf einer Länge von 700m. Dort befindet sich Wohnbebauung und Gewerbe.

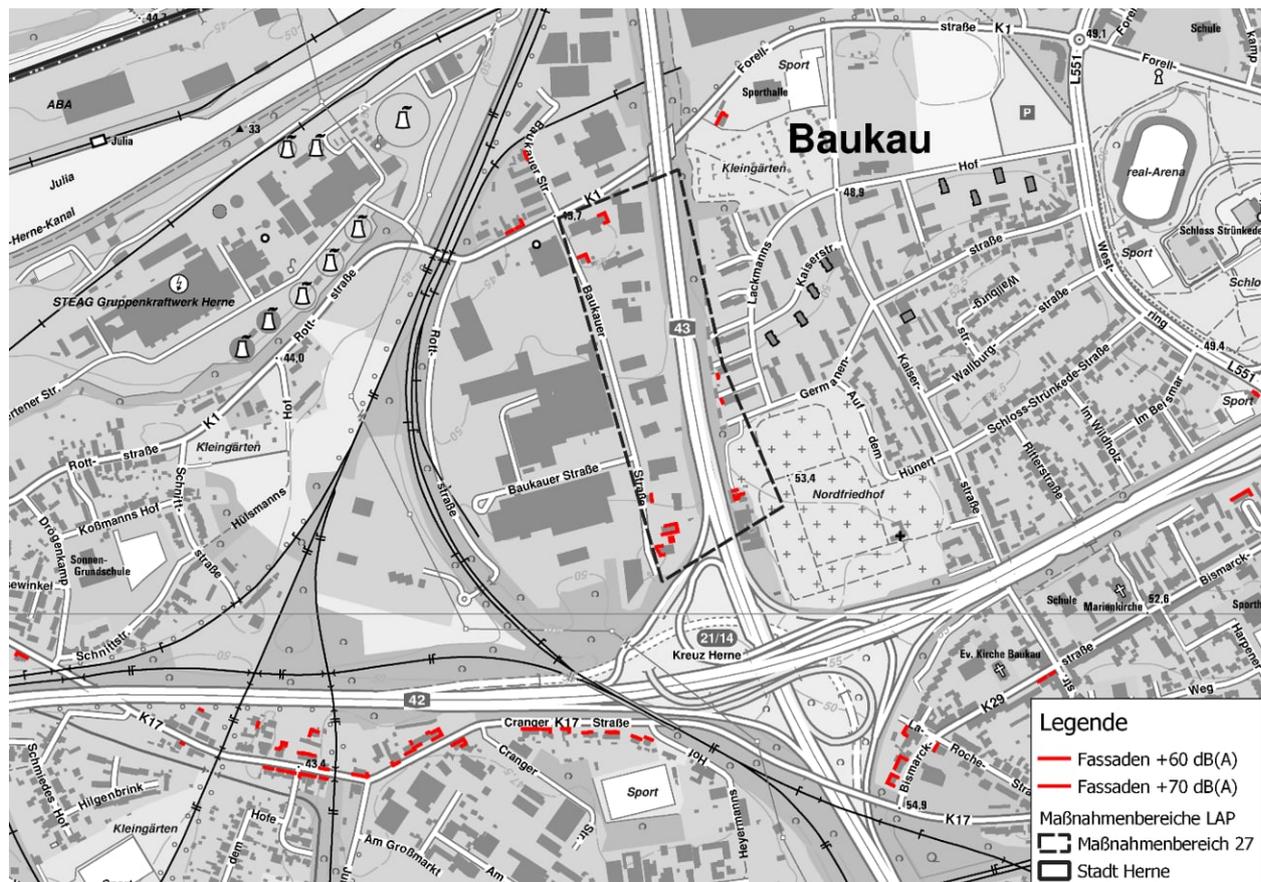


Abbildung 26: Lage Maßnahmenbereich 26

### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich überwiegend im Bereich des Gewerbegebiets westlich der A43, aber auch an einzelnen Fassaden auf der Ostseite.

Mit dem Ausbau der A43 werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Allerdings wird nur auf der Ostseite ein aktiver Lärmschutz mit einer Höhe von bis zu 8 m umgesetzt.

Auf der Westseite in Richtung des Gewerbegebiets sind keine Abschirmungen vorgesehen.

Allerdings kommt beim Ausbau ein offenporiger Fahrbahnbelag (OPA) zum Einsatz. Dadurch ist bereits eine Minderung der Emission um ca. 3 dB(A) gegenüber dem Bestand zu erwarten, die sich auf den Bereich des Gewerbegebiets auswirken wird.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Insofern besteht kein weiterer Handlungsbedarf für die Stadt Herne.



## Maßnahmenbereich 27: Südstraße (A43, Abschnitt 10)

Südstraße (A43, Abschnitt 10)					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Holsterhausen	Südstraße 95	Südstraße 97	90.000	9,9	120

Der untersuchte Straßenabschnitt liegt an der A43, auf der Westseite. Neben der A43 befindet sich ein Gewerbegebiet mit einzelnen Wohnhäusern.



Abbildung 27: Lage Maßnahmenbereich 27

### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich überwiegend im Bereich des Gewerbegebietes westlich der A43.

Mit dem Ausbau der A43 werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Auch auf der Westseite wird eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m umgesetzt.

Außerdem kommt beim Ausbau ein offenporiger Fahrbahnbelag (OPA) zum Einsatz. Dadurch ist bereits eine Minderung der Emission um ca. 3 dB(A) gegenüber dem Bestand zu erwarten, die sich auf den Bereich des Gewerbegebietes auswirken wird.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Insofern besteht kein weiterer Handlungsbedarf für die Stadt Herne.



## Maßnahmenbereich 28: Grenzweg (A43, Abschnitt 11)

Grenzweg (A43, Abschnitt 11)					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Rottbruch	Brücke Rottbruchstraße	Holsterhauser Straße	90.000	10,2	120

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft entlang des Grenzweges neben der A43. Hier befindet sich überwiegend Wohnbebauung.

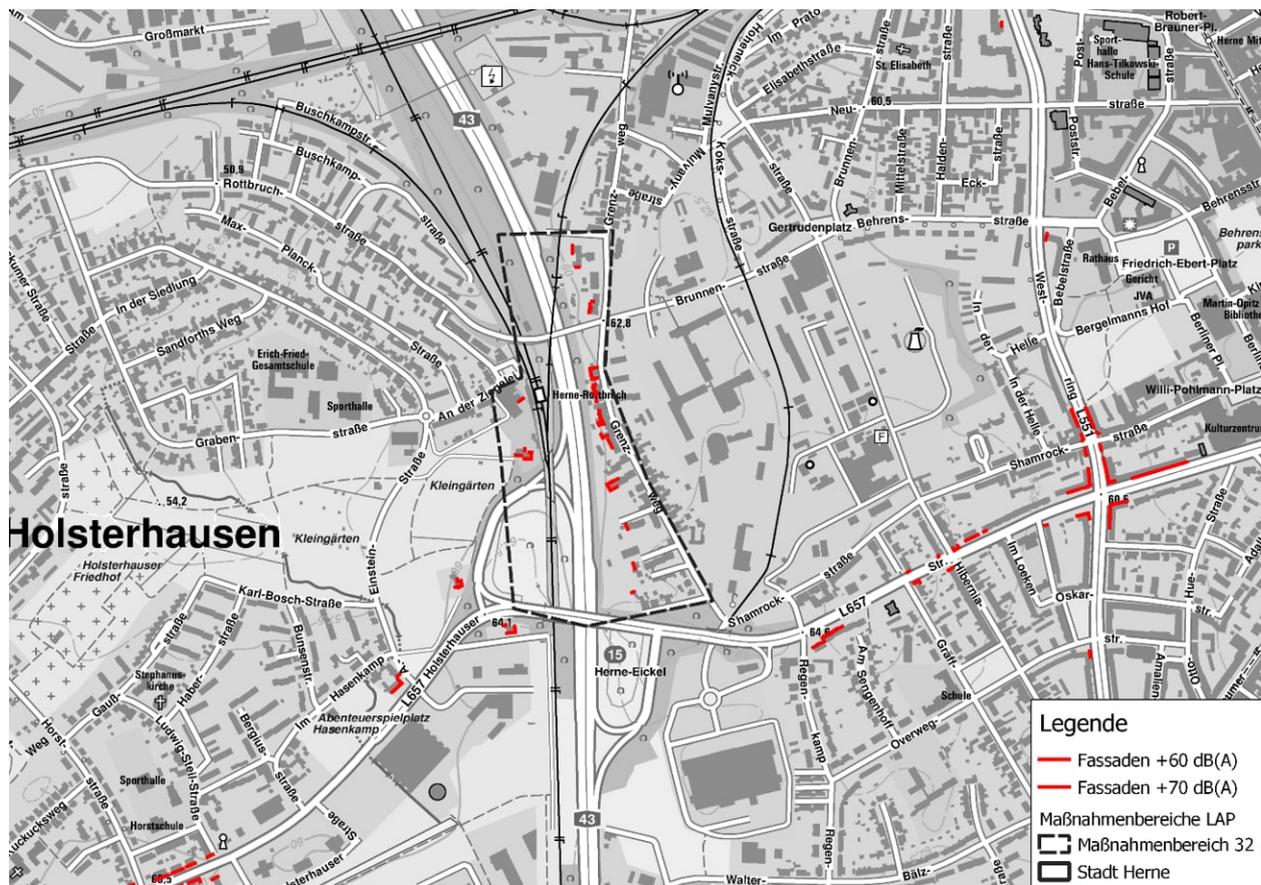


Abbildung 28: Lage Maßnahmenbereich 28

### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen betreffen ausschließlich die zur A43 gewandten Fassaden der Wohngebäude.

Mit dem Ausbau der A43 werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Auf der Ostseite zum Grenzweg hin wird eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8 m umgesetzt.

Außerdem kommt beim Ausbau ein offenporiger Fahrbahnbelag (OPA) zum Einsatz. Dadurch ist bereits eine Minderung der Emission um ca. 3 dB(A) gegenüber dem Bestand zu erwarten, die sich auf den Bereich des Gewerbegebietes auswirken wird.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Insofern besteht kein weiterer Handlungsbedarf für die Stadt Herne.



### Maßnahmenbereich 29: Edmund-Weber-Straße

Edmund-Weber-Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Röhlinghausen	Westfalenstraße	Edmund Weber Straße	8.200 - 18.900	4,3	50

Der untersuchte Straßenabschnitt befindet sich im Südwesten der Stadt und verläuft entlang der Edmund-Weber-Straße auf einer Länge von 1,5 km. Der Straßenabschnitt ist dicht mit Wohn- und Geschäftshäusern bebaut. Der Straßenrand ist mit Bäumen bepflanzt. Abschnittsweise ist der Fahrbahnquerschnitt überbreit, am Fahrbahnrand wird geparkt.

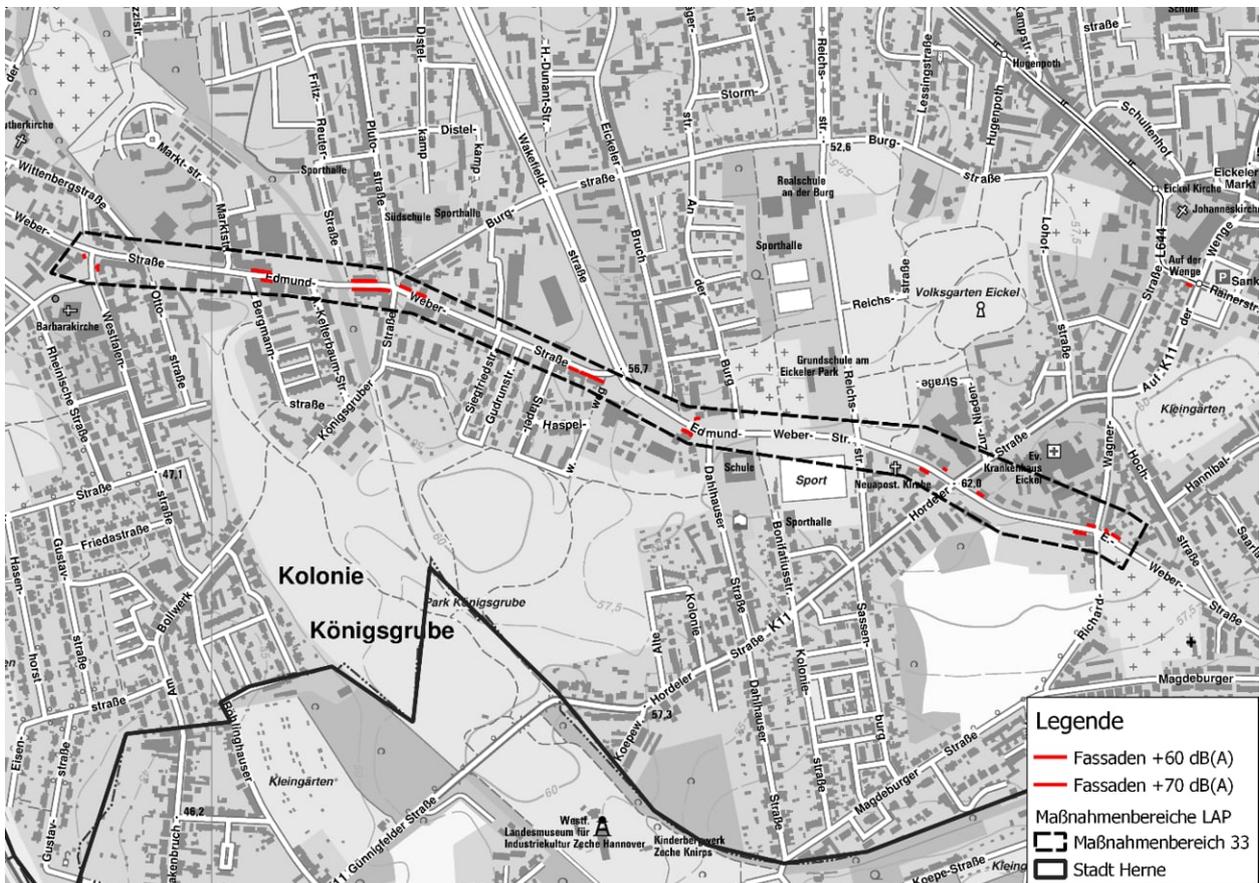


Abbildung 29: Lage Maßnahmenbereich 29



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich überwiegend im Bereich der signalgeregelten Knotenpunkte. Hinzu kommt ein hohes Verkehrsaufkommen.

Es wird empfohlen, den Zustand des Fahrbahnbelags zu prüfen und eine Sanierung mit einem lärmindernden Belag durchzuführen.

Außerdem wird empfohlen, östlich der Wakefieldstraße eine Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts durch die Anordnung von Schutzstreifen für Radfahrer zu prüfen, mit dem Ziel einer Abrückung des Kfz-Verkehrs. Eventuell ist der ruhende Verkehr neu zu ordnen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 26: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Fahrbahnquerschnitt</b>
Prüfauftrag: Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts durch Anordnung von Schutzstreifen östlich der Wakefieldstraße
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 30: Sodinger Straße

Sodinger Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Mitte	Schillerstraße	Hölkeskampring	14.500	4,2	50

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft entlang der Sodinger Straße auf einer Länge von 350 m. Im westlichen Teil des Abschnitts befindet sich eine mehrgeschossige Wohnbebauung, im östlichen Teil eine Einfamilienhausbebauung.

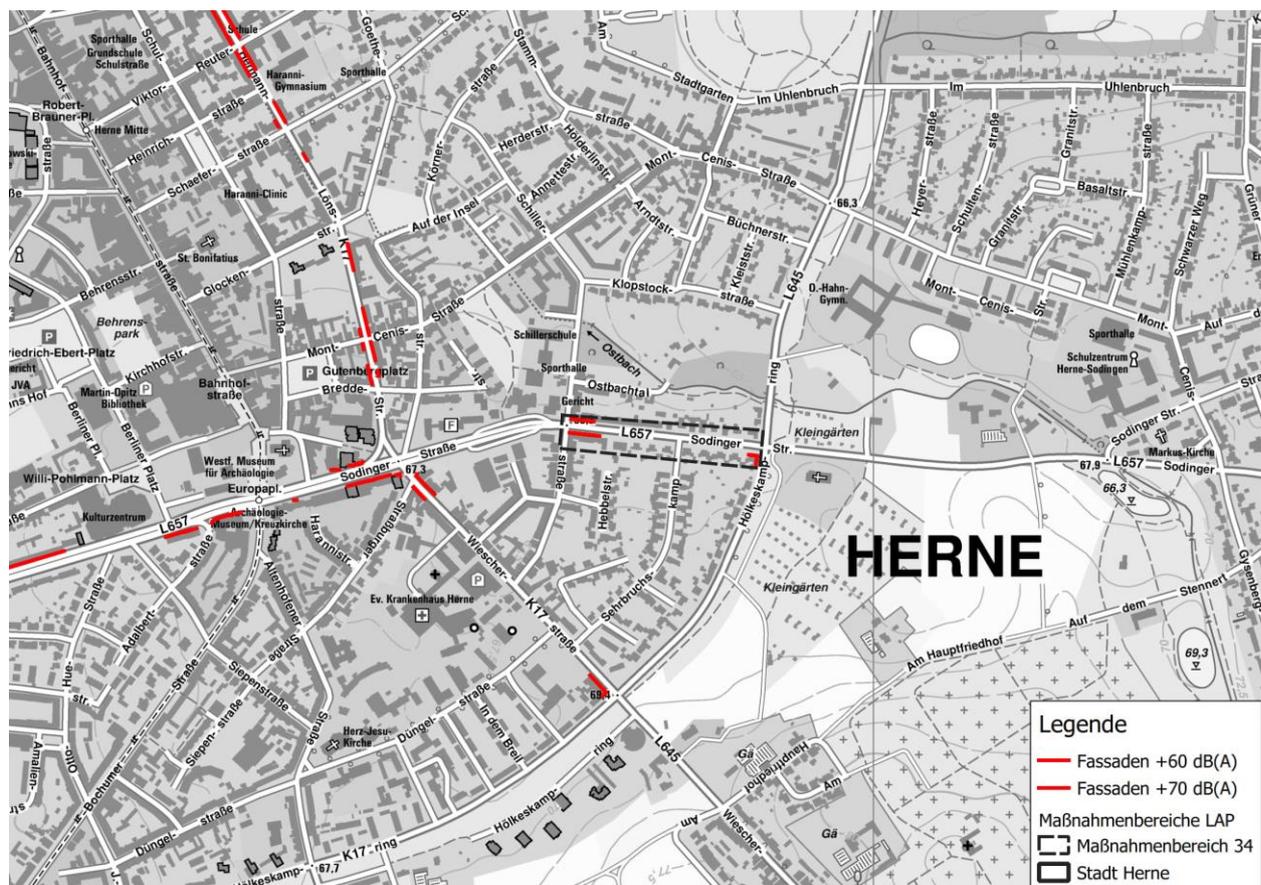


Abbildung 30: Lage Maßnahmenbereich 30



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich ausschließlich im Bereich der signalgeregelten Knotenpunkte. Hinzu kommt ein hohes Verkehrsaufkommen.

Es wird empfohlen, den Zustand des Fahrbahnbelages zu prüfen und eine Sanierung mit einem lärmindernden Belag durchzuführen.

Darüber hinaus besteht mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ein Minderungspotenzial von ca. 2,5 dB(A).

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 27: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag: Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



### Maßnahmenbereich 31: Castroper Straße

Castroper Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Holthausen	Baarestraße	Hotterroth	9.800 -11.700	4,2	50

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft entlang der Castroper Straße auf einer Länge von 700m. Entlang des Untersuchungsabschnittes befinden sich Wohnbebauung und Gewerbe.

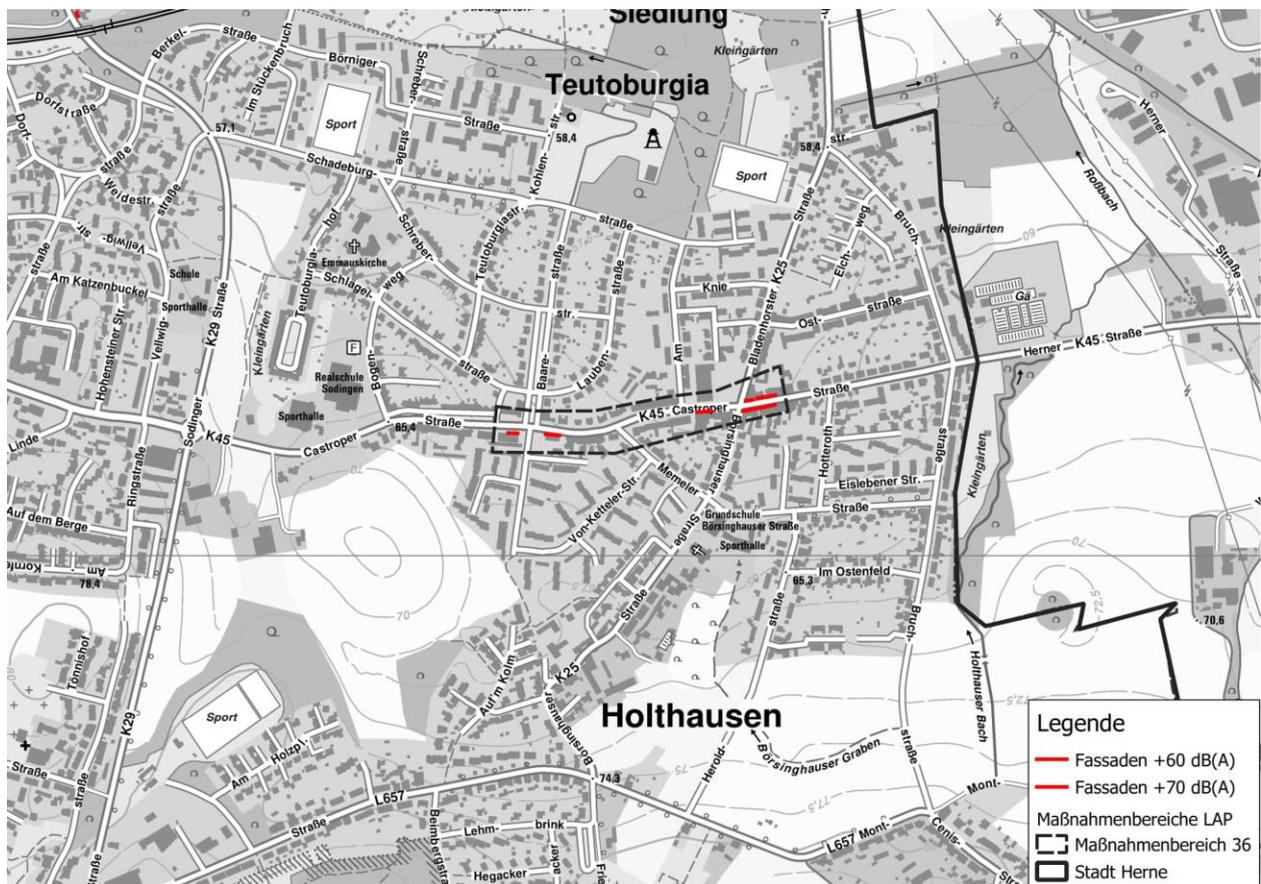


Abbildung 31: Lage Maßnahmenbereich 31



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich ausschließlich im Bereich der signalgeregelten Knotenpunkte. Hinzu kommt ein hohes Verkehrsaufkommen.

Es wird empfohlen, den Zustand des Fahrbahnbelages zu prüfen und eine Sanierung mit einem lärmindernden Belag durchzuführen.

Darüber hinaus besteht mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ein Minderungspotenzial von ca. 2,5 dB(A).

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 28: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Fahrbahndecke</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag: Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Hotspotbereich
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 32: Kanalstraße/ Roonstraße

Kanalstraße/ Roonstraße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Horsthausen	Kanalstraße	Roonstraße	7.198	2,3	30

Der untersuchte Straßenabschnitt besteht aus zwei Teilen. Das westliche Ende der Kanalstraße liegt im Einflussbereich der A42. Im Knotenpunktbereich der Kanalstraße mit der Roonstraße sind die beiden Zufahrten der Roonstraße betroffen. An der Kanalstraße befindet sich eine Einfamilienhausbebauung. Im Verlauf der Roonstraße befindet sich Geschosswohnungsbau.

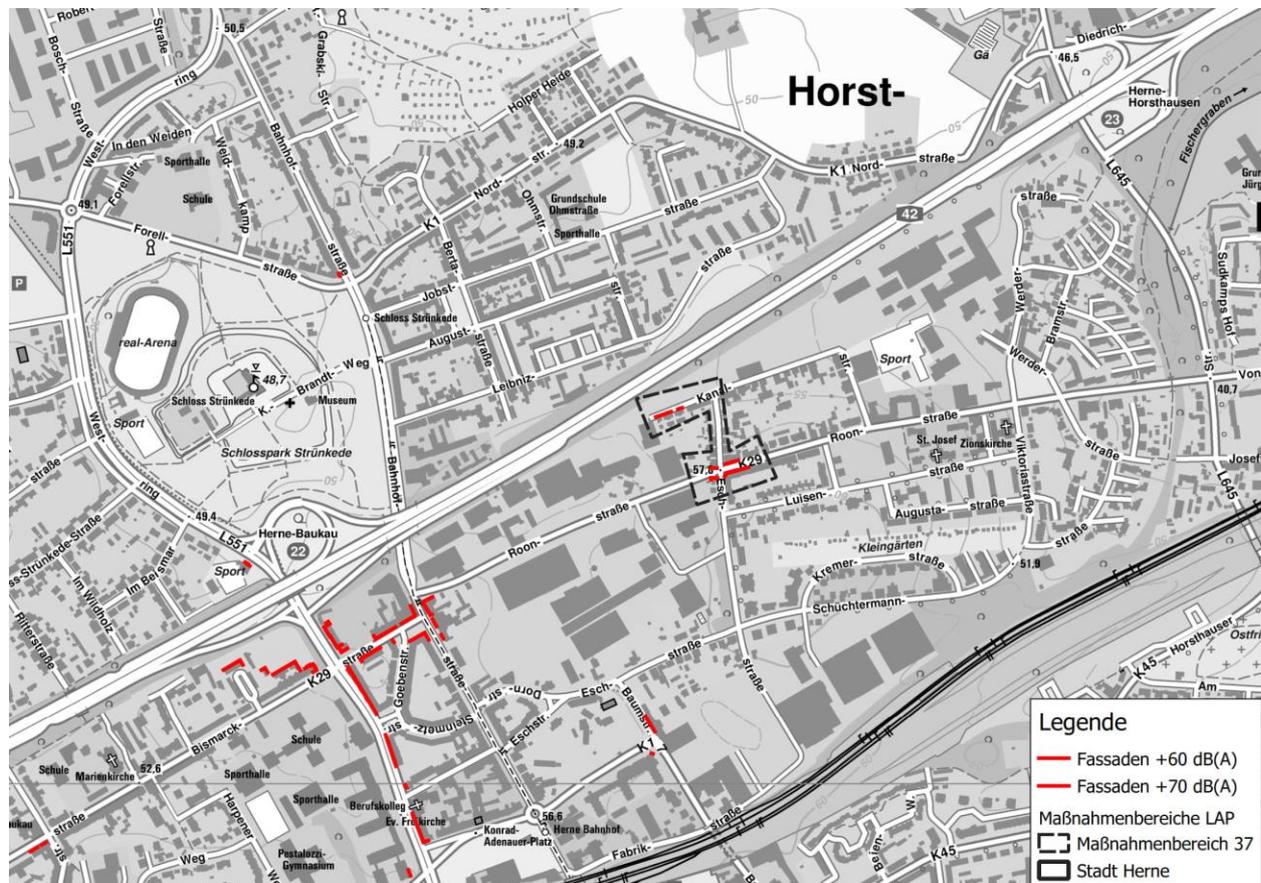


Abbildung 32: Lage Maßnahmenbereich 32



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich an den zur A42 ausgerichteten Fassaden.

Es wird empfohlen, eine Prüfung zur Lärmsanierung an die Autobahn GmbH zu richten, mit dem Ziel, die vorhandenen Lärmschutzanlagen zu verbessern.

In Fahrtrichtung Castrop-Rauxel gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h besteht ein Minderungspotenzial von ca. 1 bis 2 dB(A).

Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Splittmastix-Asphalt. Durch den Austausch des Fahrbahnbelags durch eine offenporige Bauweise könnte eine Lärminderung von ca. 3 dB(A) erreicht werden.

Für die Roonstraße wird empfohlen, den Zustand des Fahrbahnbelags zu überprüfen und eine Sanierung mit einem lärm mindernden Belag durchzuführen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 29: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Lärmsanierung</b>
Prüfauftrag an die Autobahn GmbH: Verbesserung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen. Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A42 Sanierung des Fahrbahnbelages
<b>Fahrbahnoberfläche Roonstraße</b>
Prüfauftrag: Zustandsprüfung des Fahrbahnbelages.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.



## Maßnahmenbereich 33: Bochumer Straße

Bochumer Straße					
Stadtteil	Abschnitt		DTV Kfz/24h	Lkw-Anteil %	Vzul km/h
	von	bis			
Herne-Holsterhausen	Südstraße	Hölkeskampring	15.000	4,2	50

Der untersuchte Straßenabschnitt verläuft entlang der Bochumerstraße bis zum Westring/Hölkeskampring auf einer Länge von 1,1km. Die Strecke ist überwiegend von dichter Wohnbebauung geprägt, es gibt jedoch auch vereinzelt gewerbliche Nutzung.

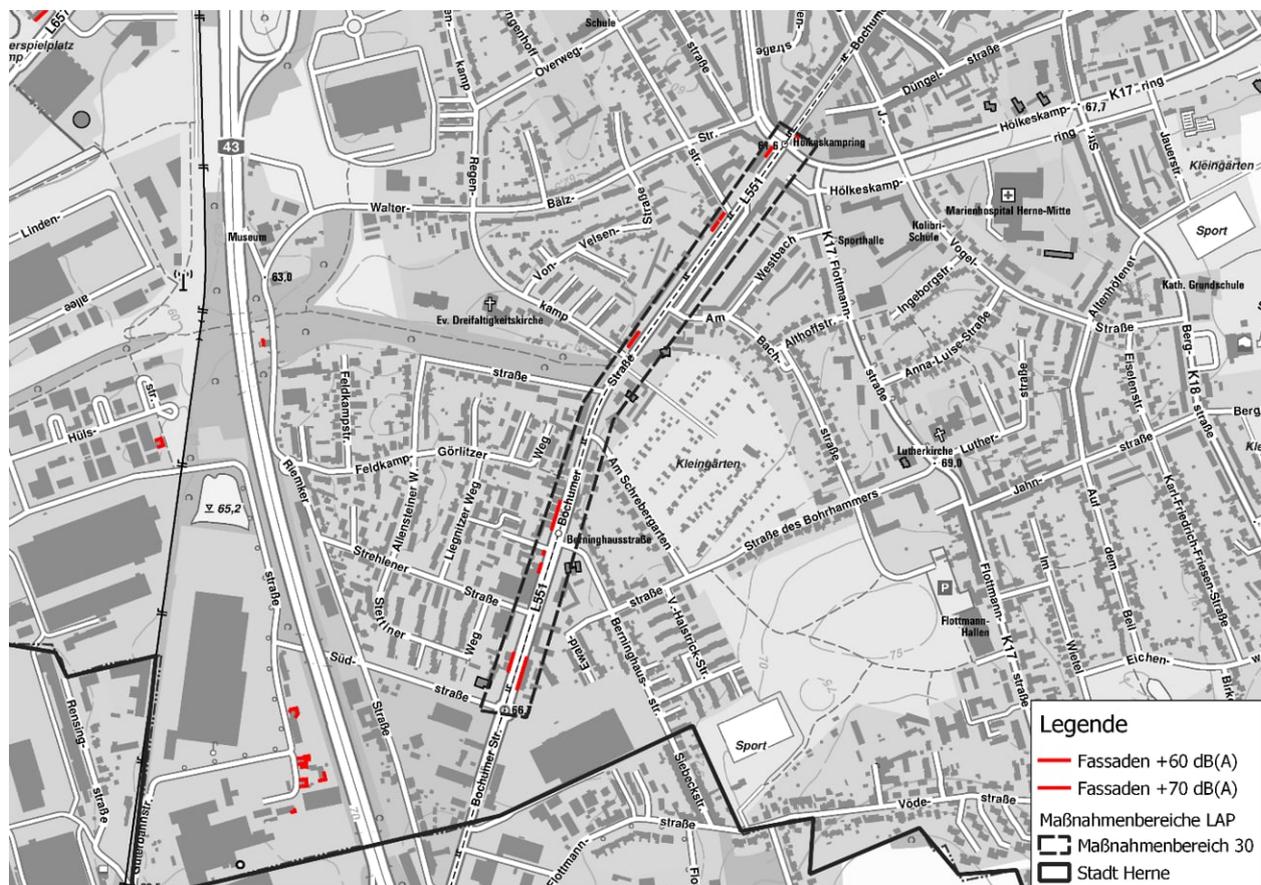


Abbildung 33: Lage Maßnahmenbereich 33



#### Maßnahmenvorschläge in der Lärmaktionsplanung Stufe 4

Die Überschreitungen finden sich überwiegend im Bereich der signalgeregelten Knotenpunkte. Hinzu kommt ein hohes Verkehrsaufkommen.

Durch die Anlage von Radfahrstreifen kommt es zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrs. Im Bestand ist bereits Asphaltbeton AC als Fahrbahnoberfläche vorhanden, weshalb das Minderungspotenzial durch andere Baumaßnahmen weniger als 1 dB(A) beträgt.

Die einzige Möglichkeit zur Verringerung der Lärmbelastung wäre eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, dies erscheint jedoch wegen der Verkehrsbedeutung der Straße wenig realistisch. Eine Prüfung wird dennoch empfohlen.

Zudem werden weiterhin passive Maßnahmen als freiwillige Leistung der Hauseigentümer empfohlen.

Tabelle 30: Maßnahmenvorschläge der Stufe 4

<b>Geschwindigkeit</b>
Prüfauftrag: Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.
<b>Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden</b>
Passive Maßnahmen zur Lärminderung an Fassaden können im Rahmen der energetischen Sanierung durch Förderprogramme der KfW unterstützt werden.