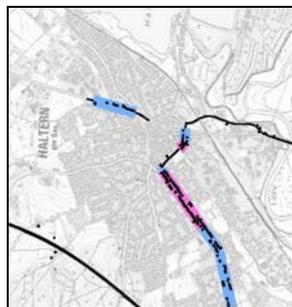
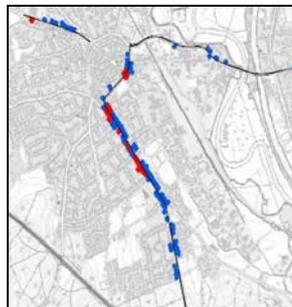
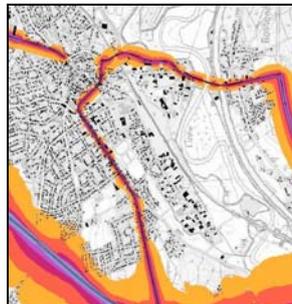


# Stadt Haltern am See Lärmaktionsplan 2. Stufe





# Lärmaktionsplan 2. Stufe

im Auftrag der  
Stadt Haltern am See

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard

Aachen, Oktober 2016

Stadt Haltern am See, Oktober 2018  
Lärmaktionsplan 3. Stufe / Nachtrag zum Lärmaktionsplan 2. Stufe



## INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

A.	ANLASS UND VORGEHENSWEISE	1
1.	Aufstellung des Lärmaktionsplans	1
2.	Planungsstrategie zur Lärminderung	2
3.	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	4
4.	Fördermöglichkeiten	5
B.	LÄRMAKTIONSPLAN	6
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	6
2.	Zuständige Behörde	9
3.	Rechtlicher Hintergrund	10
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	13
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	14
	5.1 Straßenverkehr .....	14
	5.2 Schienenverkehr .....	22
	5.3 Belastungsachsen .....	25
	5.4 Ruhige Gebiete.....	29
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	31
	6.1 Straßenverkehr .....	31
	6.2 Schienenverkehr .....	32
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Art. 8 (7) ULR	34
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	36
	8.1 Evaluierung der 1. Stufe .....	36
	8.2 Weitere Maßnahmen zur Lärminderung .....	36
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	39
	9.1 Strategische Maßnahmen.....	39
	9.2 Straßenverkehr .....	42
	9.2.1 B 58 Weseler Straße (Saarbrückenstraße – Arminiusstraße) .....	42
	9.2.2 B 58 Weseler Straße (Arminiusstraße – K44 Lavesumer Straße).....	46
	9.2.3 B 58 Rochfordstraße/ Friedrich-Ebert-Damm (Koeppstraße – Recklinghäuser Damm) .....	50
	9.2.4 L 551 Münsterstraße (Lehmbraken) .....	54
	9.2.5 L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern).....	59
	9.3 Schienenverkehr .....	64
10.	Langfristige Strategie	65
	10.1 Straßenverkehr .....	65
	10.2 Schienenverkehr .....	65



11.	Finanzielle Informationen	66
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	68
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	69
Anhang I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase	
Anhang I.2	Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase	
Anhang II.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase	
Anhang II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase	
Anhang III	Ratsbeschluss	
Anhang IV	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie	
Anhang V	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr	

Ergänzung Oktober 2018:	Seite
Lärmaktionsplan 3. Stufe / Nachtrag zum Lärmaktionsplan 2. Stufe	112
Anhang zum Nachtrag	123
Anlage I.1 - Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit - 1. Phase	
Anlage I.2 - Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange - 1. Phase	
Anlage I.3 - Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit - 2. Phase	
Anlage I.4 - Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange - 2. Phase	
Anlage I.5 - Weiterleitung von Hinweisen und Anregungen außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen	
Anlage I.6 - Aktualisierte Lärmkarten im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe	
Anlage I.7 - Anlage zur Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes	
Anlage I.8 - Ratsbeschluss	



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen .....	8
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV).....	15
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht.....	16
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit .....	17
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche.....	18
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk.....	19
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ .....	20
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ .....	21
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{den}$ .....	23
Abb. 5.9:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{night}$ .....	24
Abb. 5.10:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} >65$ dB(A).....	26
Abb. 5.11:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} >55$ dB(A).....	27
Abb. 5.12:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} >65/55$ dB(A) .....	28
Abb. 5.13:	Grenzüberschreitendes ruhiges Gebiet.....	30
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht B 58 Weseler Straße (Saarbrückenstraße – Arminiusstraße).....	45
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht B 58 Weseler Straße (Arminiusstraße – Lavesumer Straße) .....	49
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht B 58 Rochfordstr./ Friedrich-Ebert-Wall (Koeppstr. – Recklinghäuser Damm).....	53
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht B 551 Münsterstraße (Ortsdurchfahrt Lehmbraken).....	58
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern).....	63

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)



## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete.....	31
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser.....	31
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen.....	32
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete.....	32
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser.....	32
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen.....	33
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen B 58 Weseler Straße (Saarbrückenstraße – Arminiusstraße).....	43
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen Weseler Straße (Arminiusstraße – K 44 Lavesumer Straße).....	47
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen B 58 Rochfordstraße/ Friedrich-Ebert-Wall (Koeppstr. – Recklinghäuser Damm).....	51
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen L 551 Münsterstraße (Lehmbraken) .....	55
Tab. 9.5:	Rahmenbedingungen L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern) .....	60
Tab. 11.1:	Kostenschätzung (ohne Maßnahmen des Umweltverbunds).....	67
Tab. 13.1:	Lärminderungspotenzial.....	71

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)



## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
FluLärmG	-	Fluglärmgesetz
IVU-Anlagen	-	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
L <sub>Aeq</sub>	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L <sub>den</sub>	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L <sub>day</sub>	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 – 18:00 Uhr
L <sub>evening</sub>	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L <sub>night</sub>	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



## A. ANLASS UND VORGEHENSWEISE

### 1. Aufstellung des Lärmaktionsplans

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG sind ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Zunächst waren in einer ersten Stufe (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

In der zweiten Stufe ist außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohner eine Lärminderungsplanung für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen.

Die Gemeinden als zuständige Behörden sind verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen.



## 2. Planungsstrategie zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für den Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen in einer Gemeinde müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Berücksichtigt man diese Maßnahmen von Beginn an im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, so kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, einen Teil der notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.



Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung mit
  - Luftreinhaltung,
  - Klimaschutz,
  - Stadtentwicklung,
  - Verkehrsentwicklungsplanung,
  - Güterverkehrs- und Gefahrgutnetz,
  - Unfallhäufungen.
  
- Verfahrensmäßige Abstimmung mit
  - Stadterneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, ein Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben und nehmen dadurch die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht - dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.



### 3. Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen eigenen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Wege zum Arbeitsplatz kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen reduzieren häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Weiße Fahrzeuge werden übrigens gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden.

Die Bundesregierung will bis zum Jahr 2020 eine Million Elektro-Fahrzeuge am Markt platzieren. Es ist dann immer noch ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von 2 %. Ein solcher Anteil ist mit einer Minderung von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.<sup>1</sup> Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % und ohnehin nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärminderung.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

<sup>1</sup> Umweltbundesamt, Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013



#### 4. Fördermöglichkeiten

Das Förderportal Lärmschutz des Umweltministeriums NRW informiert über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

Ausführliche Informationen können unter

- [www.umgebungslaerm.nrw.de/Foerderprogramme](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Foerderprogramme) (Förderportal Lärmschutz) und
- [www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info18/lanuvinfo18start.htm](http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info18/lanuvinfo18start.htm) (LANUV-Info 18 über Fensterdämmung)

abgerufen werden.

Auf Landesebene kann nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90) auf Antrag des Eigentümers passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

In die Beurteilung der Förderfähigkeit durch Straßen.NRW gehen im Wesentlichen die Immissionswerte, die Gebietskategorie, die Anzahl der Betroffenen und die Nutzung der betroffenen Flächen ein. Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und Höhe der Förderung ist abhängig von der Prognose des Verkehrsaufkommens. Detaillierte Ausführungen gibt Straßen.NRW unter [www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html](http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html). Ansprechpartner in NRW ist die Niederlassung von Straßen.NRW im Bereich des Wohnortes oder der Betriebsitz.

Ein besonderer Hinweis gilt ansonsten der Kombination von Lärmschutz und Wärmedämmung. Der im Rahmen der Energieeinsparverordnung mit den entsprechenden Förderprogrammen der KfW geförderte Einbau von Wärmeschutzfenstern kann mit einem geringen finanziellen Mehraufwand auch zum Lärmschutz genutzt werden.



## B. LÄRMAKTIONSPLAN

### 1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

#### Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Haltern am See im Landkreis Recklinghausen zählt mit 37.266 Einwohnern zum 31. Dezember 2013 und einer Fläche von 158,3 km<sup>2</sup> weder in der ersten noch in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung zu den Ballungsräumen.

#### Hauptverkehrsstraßen

In der zweiten Stufe sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einer DTV > 8.200 Kfz zu betrachten. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 43 – innerhalb des Stadtgebiets,
- B 58 – von westlicher Stadtgrenze bis Recklinghäuser Damm (L 551),
- L 551 – Recklinghäuser Straße (von Hullerner Damm bis Bossendorfer Damm (L 612)), Münsterstraße (von Schüttenwall bis Lohausstraße und von Sythener Straße (L 652) bis nördliche Stadtgrenze),
- L 612 – Bossendorfer Straße (von Recklinghäuser Straße bis westliche Stadtgrenze).

#### Haupteisenbahnen

Auf der Schienenstrecke

- Mönchengladbach – Essen – Haltern am See – Münster (Westf.) (KBS 425)

verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Sie ist damit in der zweiten Stufe kartierungspflichtig.

#### Großflughäfen

Die Gemeinde Haltern am See befindet sich nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.



## Gewerbelärm

Gewerbelärm von IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr sind nur in Ballungsräumen zu betrachten.

## Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

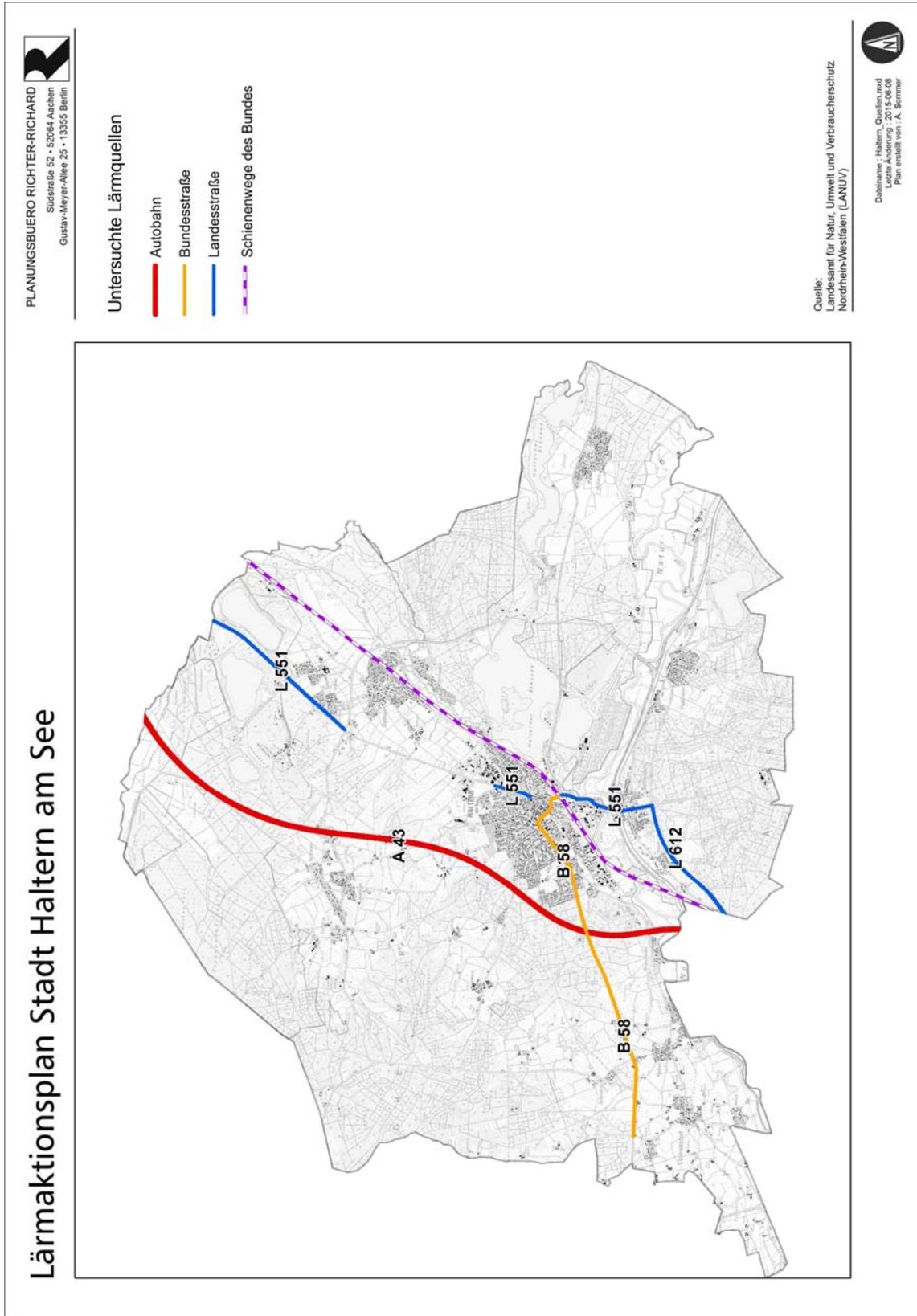


Abb. 1.1:      Untersuchte Lärmquellen



## 2. Zuständige Behörde

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten des Straßenlärms erfolgt außerhalb der Ballungsräume durch das LANUV.

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten für die Schienenwege des Bundes ist das EBA zuständig. Die Lärmkarten wurden im November 2014 vorgelegt. Das EBA hat inzwischen einen Pilot-Lärmaktionsplan (Teil A) veröffentlicht. Eine 1. Öffentlichkeitsbeteiligung hat stattgefunden.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde als zuständige Behörde:

Stadt Haltern am See  
Frau Carolin Ostrop  
Rochfordstr. 1  
45721 Haltern am See

Tel. 02364 / 933-287  
E-Mail: [carolin.ostrop@haltern.de](mailto:carolin.ostrop@haltern.de)

Internet: [www.haltern.de](http://www.haltern.de)

Gemeindeschlüssel: 05 5 62 016

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



### 3. Rechtlicher Hintergrund

#### Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist mit den §§ 47a-f BImSchG sowie mit Erlass der 34. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG hatten die zuständigen Behörden in der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 Lärmaktionspläne aufzustellen.

Nach § 47d Abs. 5 werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Bis zum 18. Juli 2018 sind die Lärmaktionspläne der 2. Stufe aus dem Jahr 2013 zu überprüfen.

Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, *"dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind"* (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet *"belästigende 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"* (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*



- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-  
rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant  
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse,  
Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-  
nisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

## Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf nationaler Ebene kurz vorgestellt:

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann die betroffenen Gebäude errichtet wurden).

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) gelten die §§ 41-43 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV und der 24. BImSchV. Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. wird auf die RLS-90 verwiesen.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich. Der Baulastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.



Bei der Planung des Neubaus oder wesentlicher Veränderungen an Schienenwegen sind gemäß 16. BImSchV Lärmprognosen nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03) vorzulegen. Mit der VBUSch werden die Lärmindizes, die für die Kartierung nach der Richtlinie 2002/49/EG benötigt werden, berechnet. Sie ist jedoch nicht für Schallberechnungen nach der 16. BImSchV anwendbar, da wesentliche Unterschiede bestehen (z. B. entfällt der Schienenbonus).



#### 4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat jedoch eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.<sup>2</sup> Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004<sup>3</sup> und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005<sup>4</sup> auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Es werden als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösewerte Immissionspegel von  $L_{den}=65$  dB(A) und  $L_{night}=55$  dB(A) vorgeschlagen.
- Als mittelfristiges Umwelthandlungsziel zur Minderung erheblicher Belästigung schlägt das UBA Auslösekriterien von 60/50 dB(A) und
- als langfristiges Handlungsziel von 55/45 dB(A) vor.

Die Stadt Haltern am See verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den  $L_{den}$  bzw. 55 dB(A)  $L_{night}$ , um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

<sup>2</sup> MINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ, Lärmaktionsplanung, RdErl. d.-V-5 - 8820.4.1, Düsseldorf, 2008

<sup>3</sup> SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

<sup>4</sup> SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005



## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursachergruppe (also Straße und Schiene) getrennt zu erstellen. Die Berechnungen erfolgen mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und Schienenwegen (VBUSch).

### 5.1 Straßenverkehr

Die strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu folgendem Ergebnis:

- Das Verwaltungsgebäude Muttergottesstiege erscheint als belastetes Gebäude. Die Wohnnutzung ist jedoch nur zur Fußgängerzone Rekumer Straße ausgerichtet. Das Gebäude ist deshalb nicht vom Verkehrslärm der B 58 betroffen.
- Die Lärmkartierung wird vom LANUV zur Verfügung gestellt. Bei der Ausklammerung der Achse Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (L 551) handelt es sich nach Prüfung durch die Stadt Haltern am See um einen Fehler. Dieser wurde dem LANUV gemeldet und um Korrektur gebeten.

Die Lärmkartierung wird zz. für die 3. Runde des Lärmaktionsplans mit den DTV-Werten von 2014 aktualisiert. Die Achse Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (L 551) wird darin neu bewertet.

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)

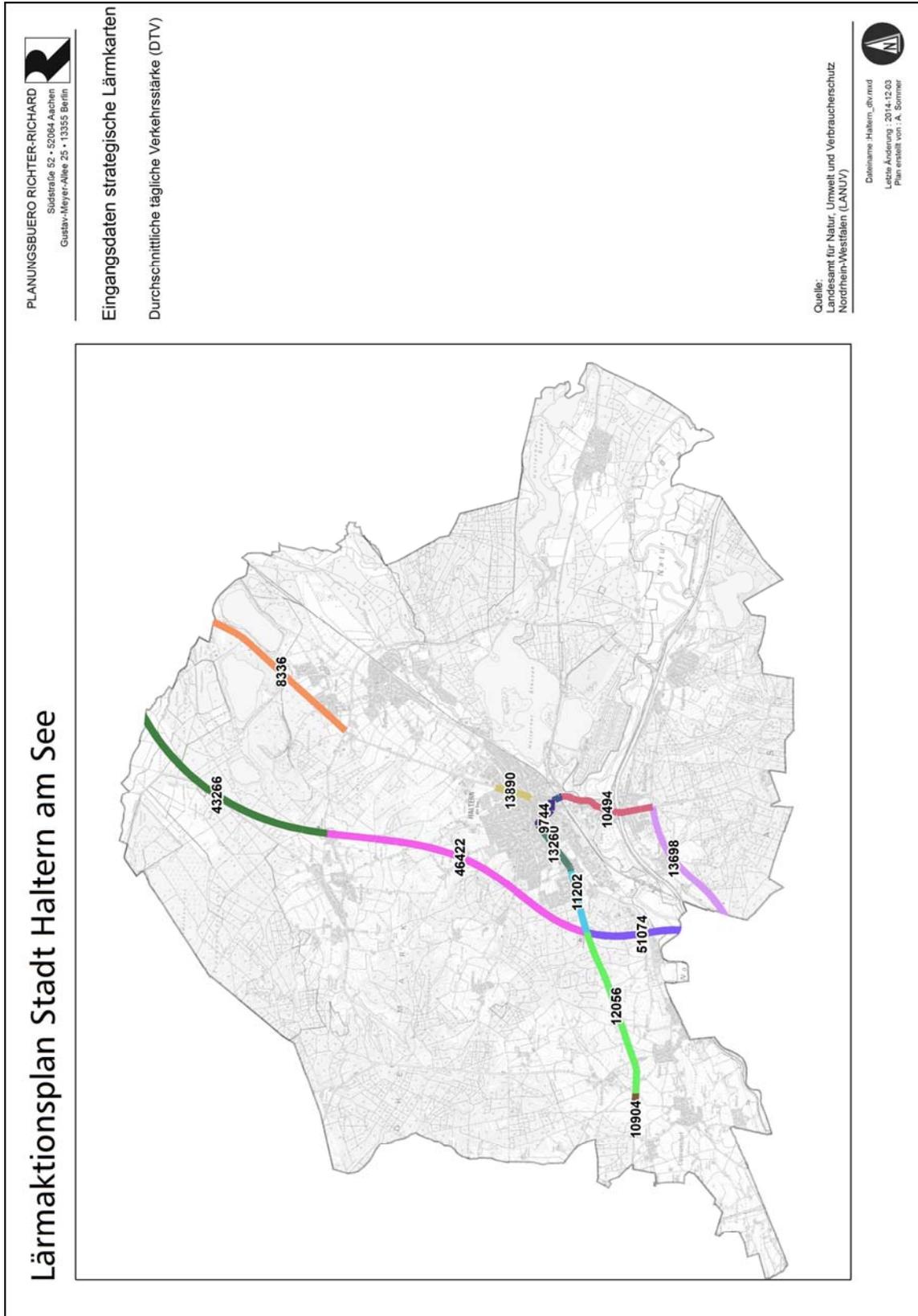


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

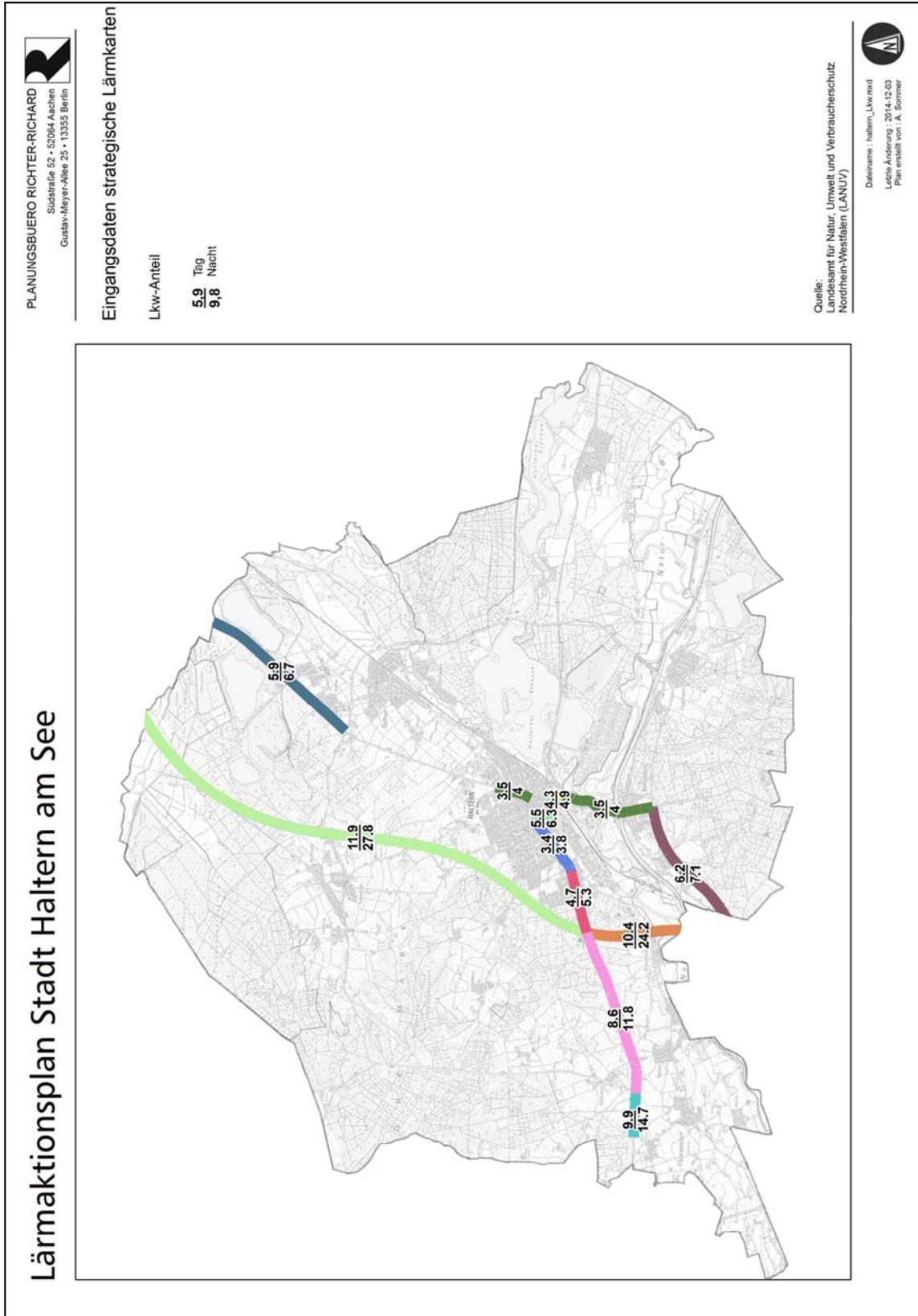


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht

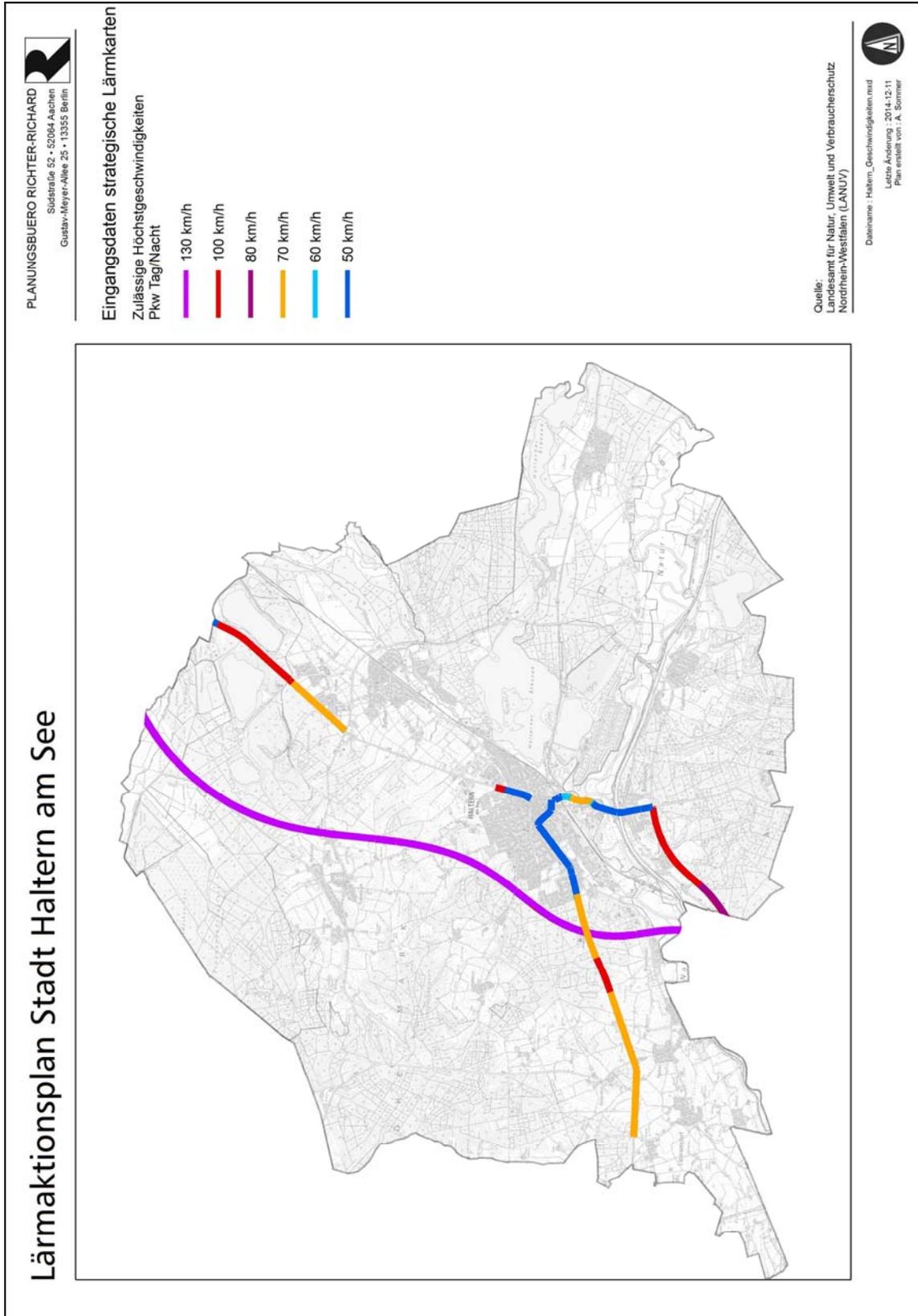


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

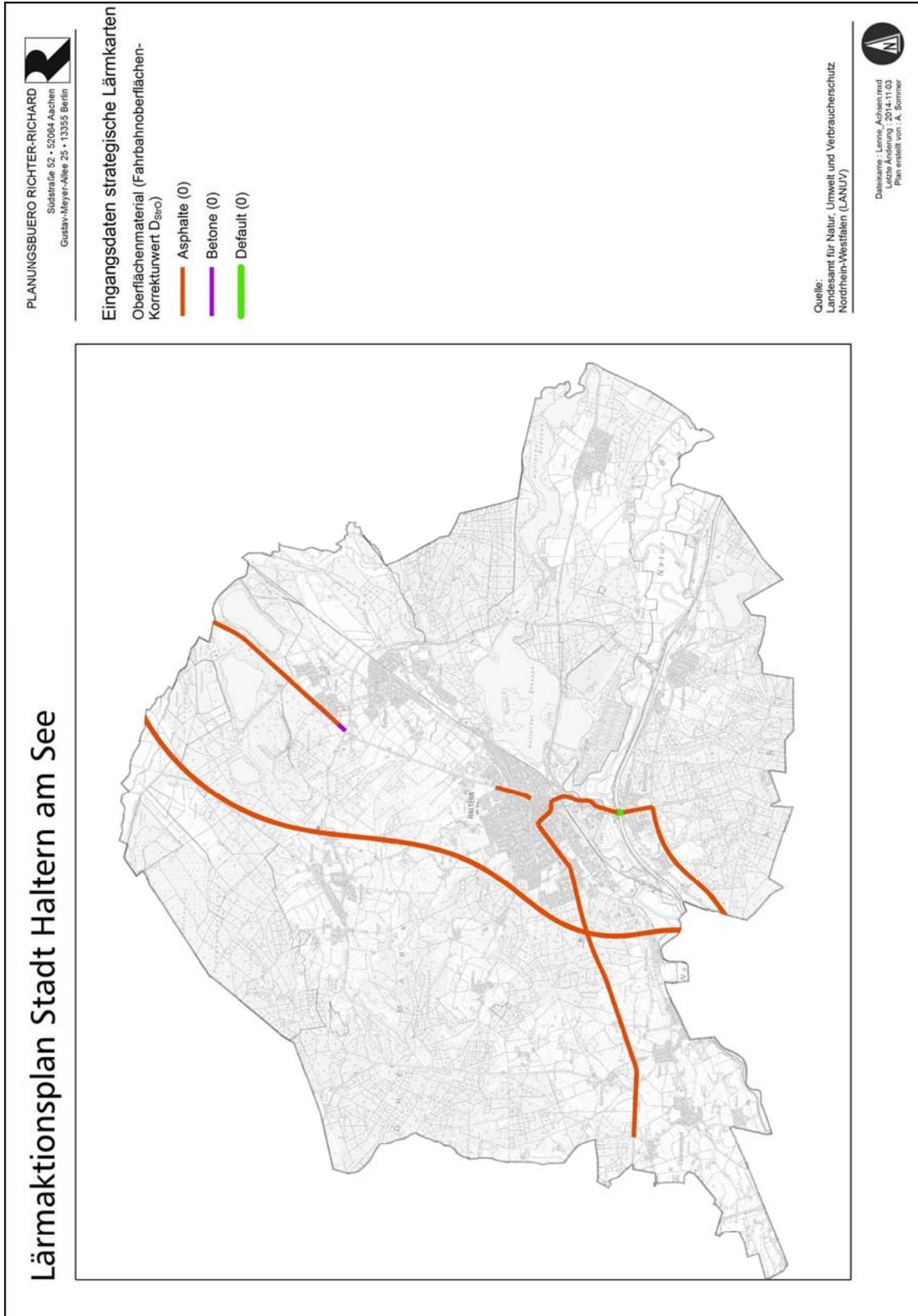


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche

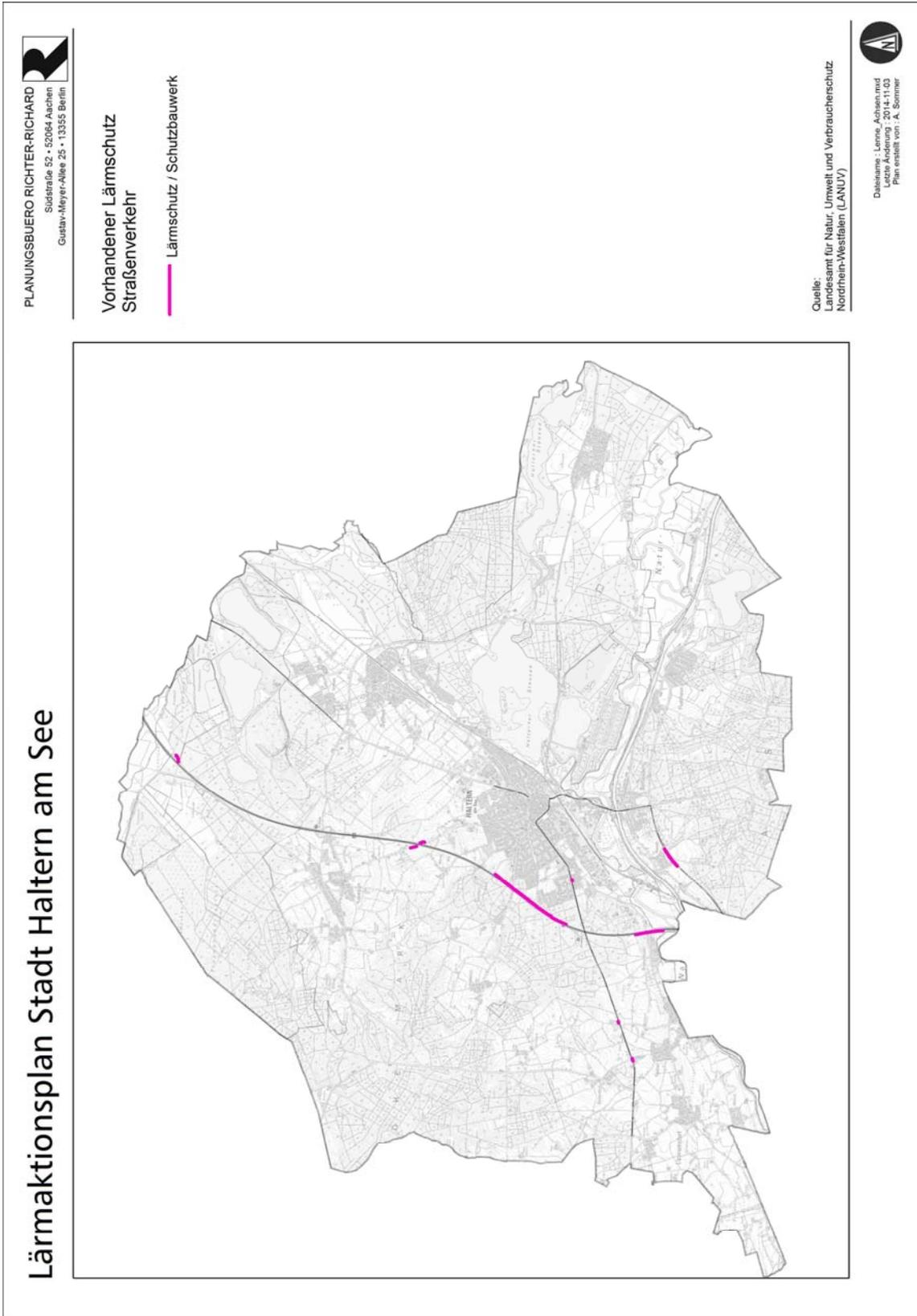


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk

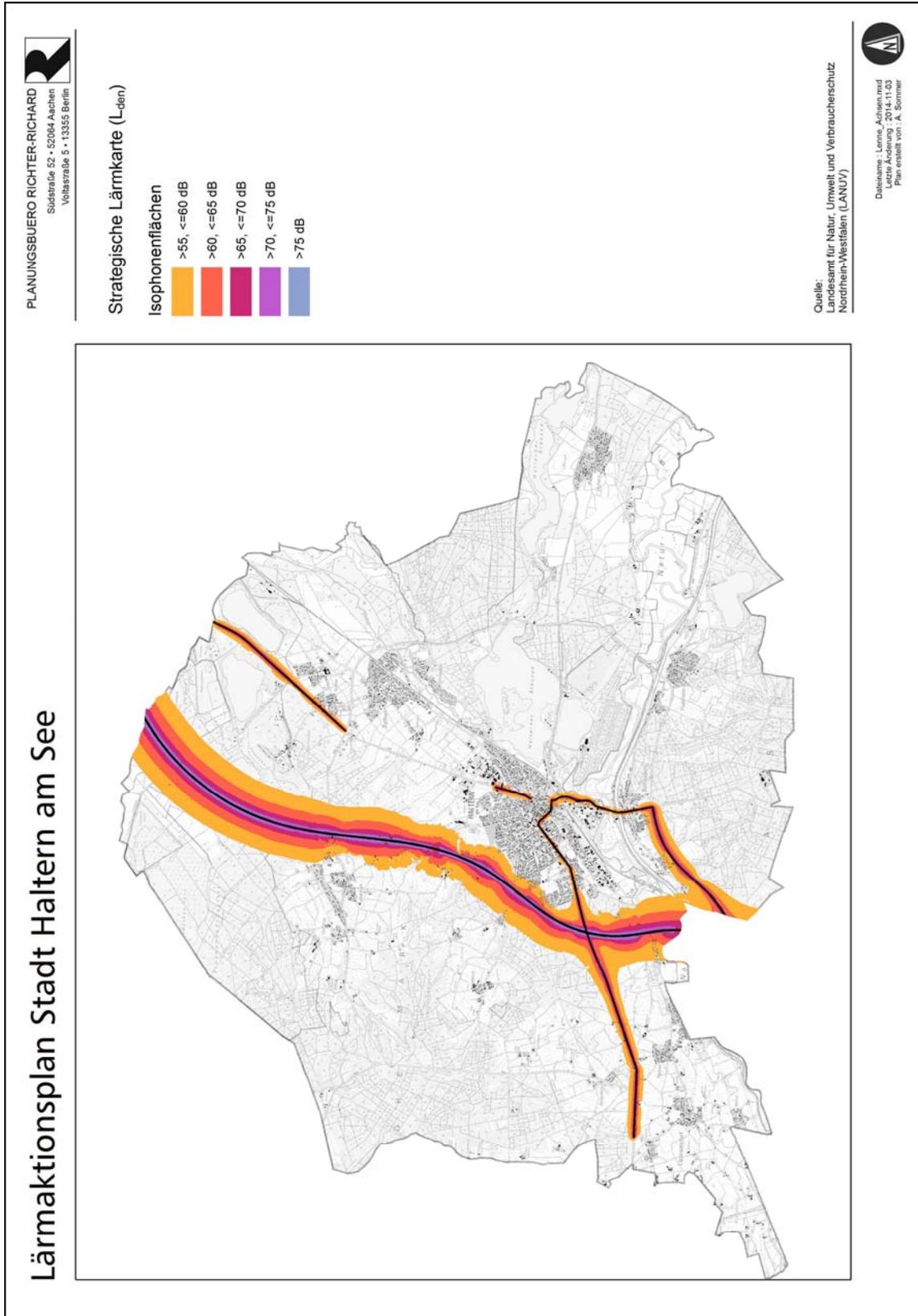


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>den</sub>

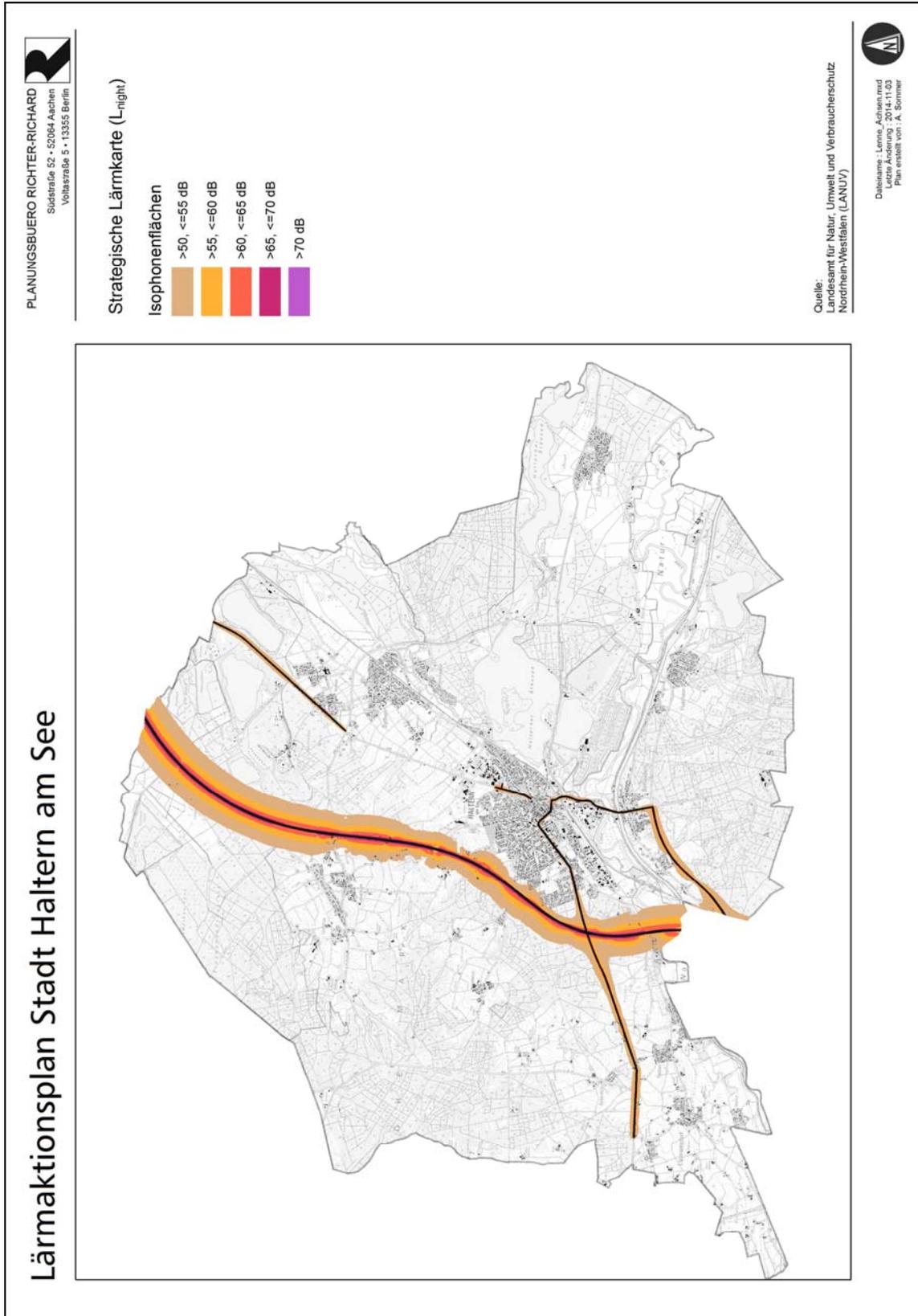


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>night</sub>



## 5.2 Schienenverkehr

Das EBA hat im November 2014 die strategischen Lärmkarten vorgelegt. Sie sind nachfolgend beigefügt.

Das Eisenbahnbundesamt hat den Pilot-Lärmaktionsplan in zwei Teilen, Teil A und B, und damit den ersten bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken außerhalb von Ballungsräumen veröffentlicht.

Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenstrecken im Stadtgebiet der Stadt Haltern am See ergeben sich aus dem Lärmaktionsplan nicht.

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)

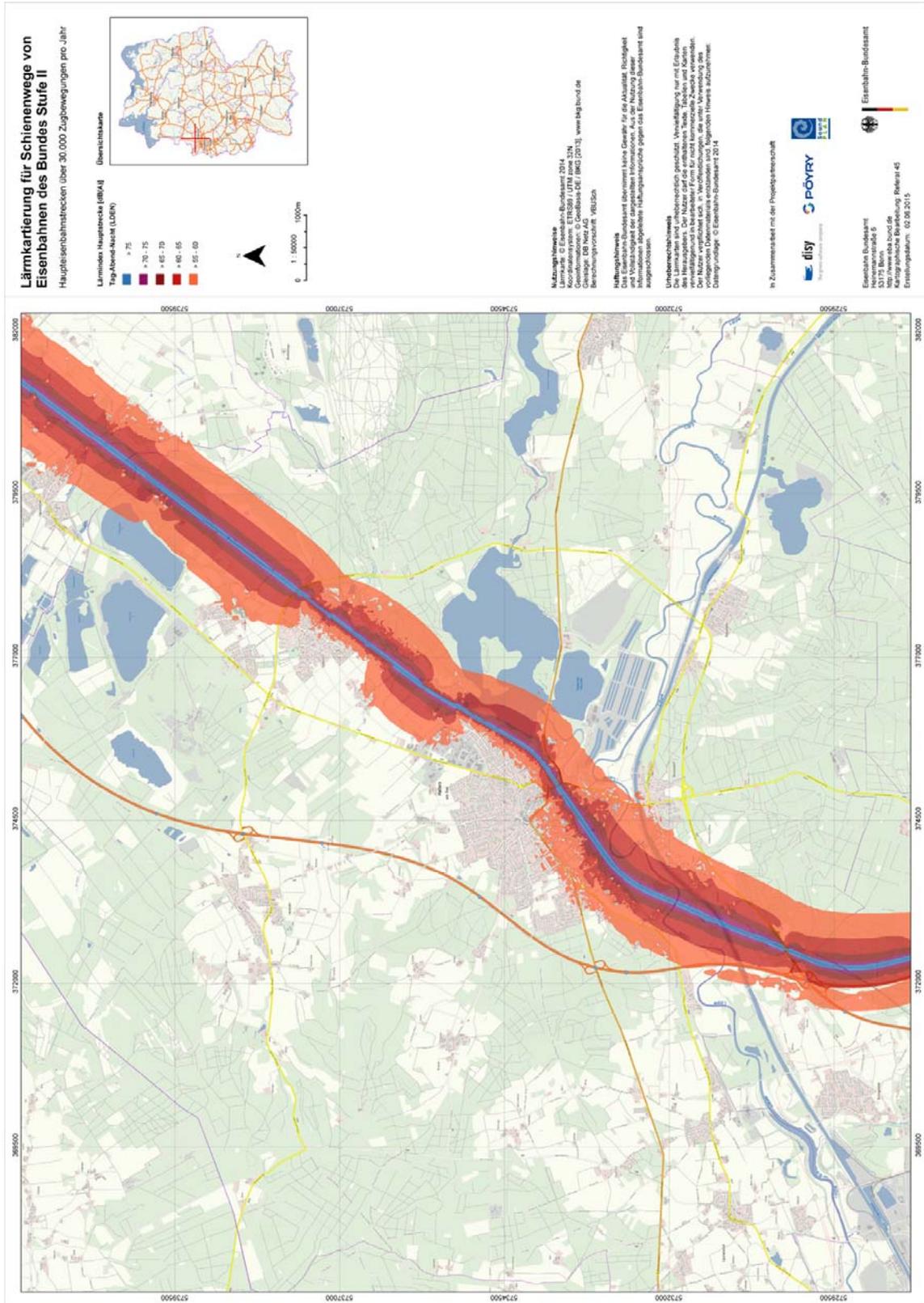


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L<sub>den</sub>

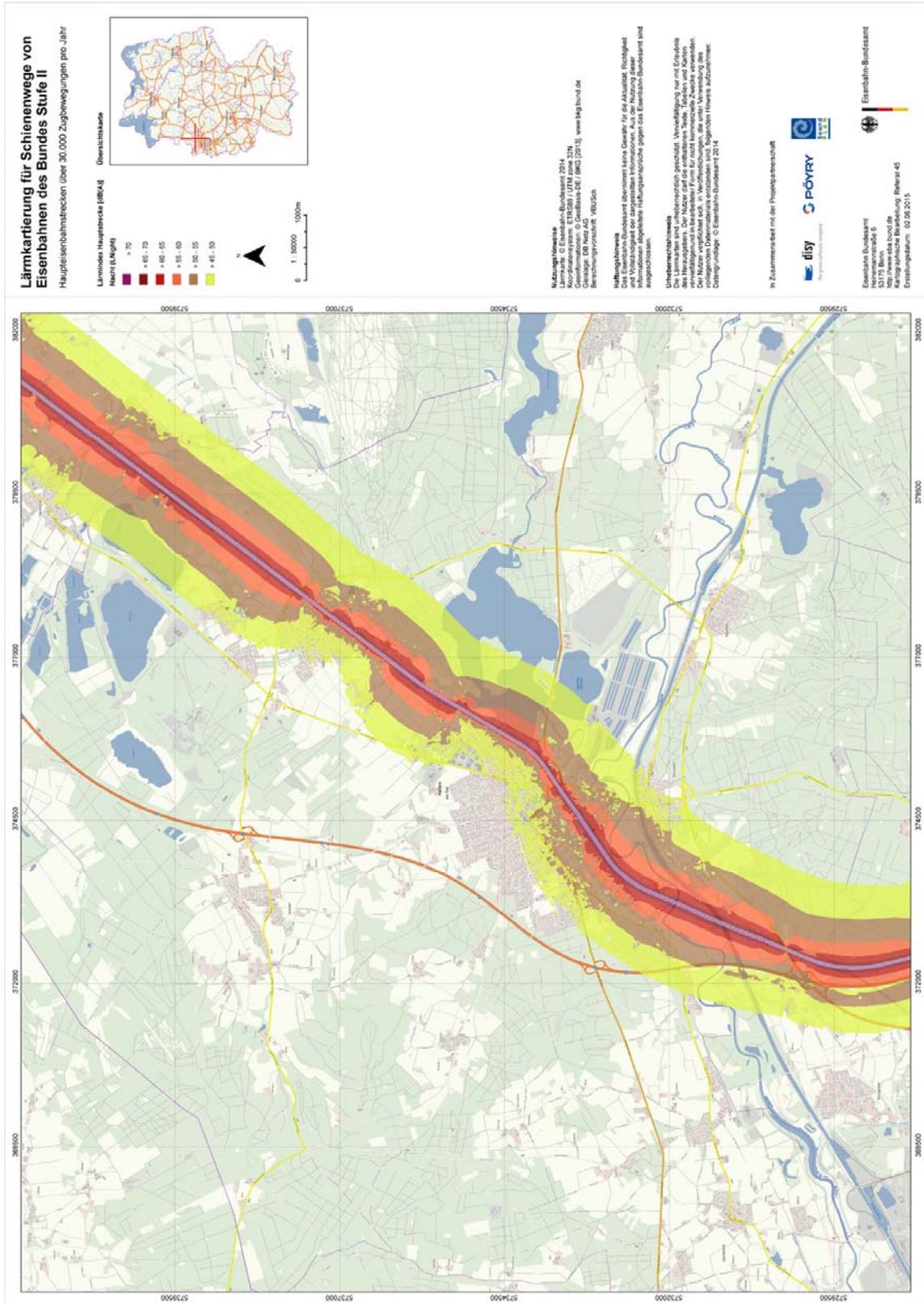


Abb. 5.9: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L<sub>night</sub>



### 5.3 Belastungsachsen

In den Grenzbereichen der Isophonenbänder treten bei den strategischen Lärmkarten als 10x10 m Rasterkarten Ungenauigkeiten auf. Genauer sind die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte ( $L_{den} > 65$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 55$  dB(A)) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden Belastungsachsen identifiziert, wenn der überwiegende Teil der Gebäude die Auslösewerte überschreitet.

Flächen für Landwirtschaft, Grünflächen bzw. Wald werden bei den ruhigen Gebieten betrachtet. Flächen für Industrie und Gewerbe entfallen als unempfindliche Nutzungen im Lärmaktionsplan.

Folgende Straßenabschnitte wurden als Belastungsachsen identifiziert:

- B 58
  - Weseler Straße (Saarbrückenstraße – K 44 Lavesumer Straße),
  - Rochfordstraße/ Friedrich-Ebert-Wall (Koeppstraße – Recklinghäuser Damm).
- L 551
  - Münsterstraße (Im Dahläckern – Münsterstraße Haus Nr. 75),
  - Münsterstraße (Markenweg – Brinkweg),
  - Münsterstraße (Münsterstraße Haus Nr. 449 – Bahndamm).

Darin enthalten ist als sehr stark belasteter Bereich mit  $L_{den} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{night} > 60$  dB(A):

- B 58
  - Weseler Straße (Arminiusstraße – K 44 Lavesumer Straße).

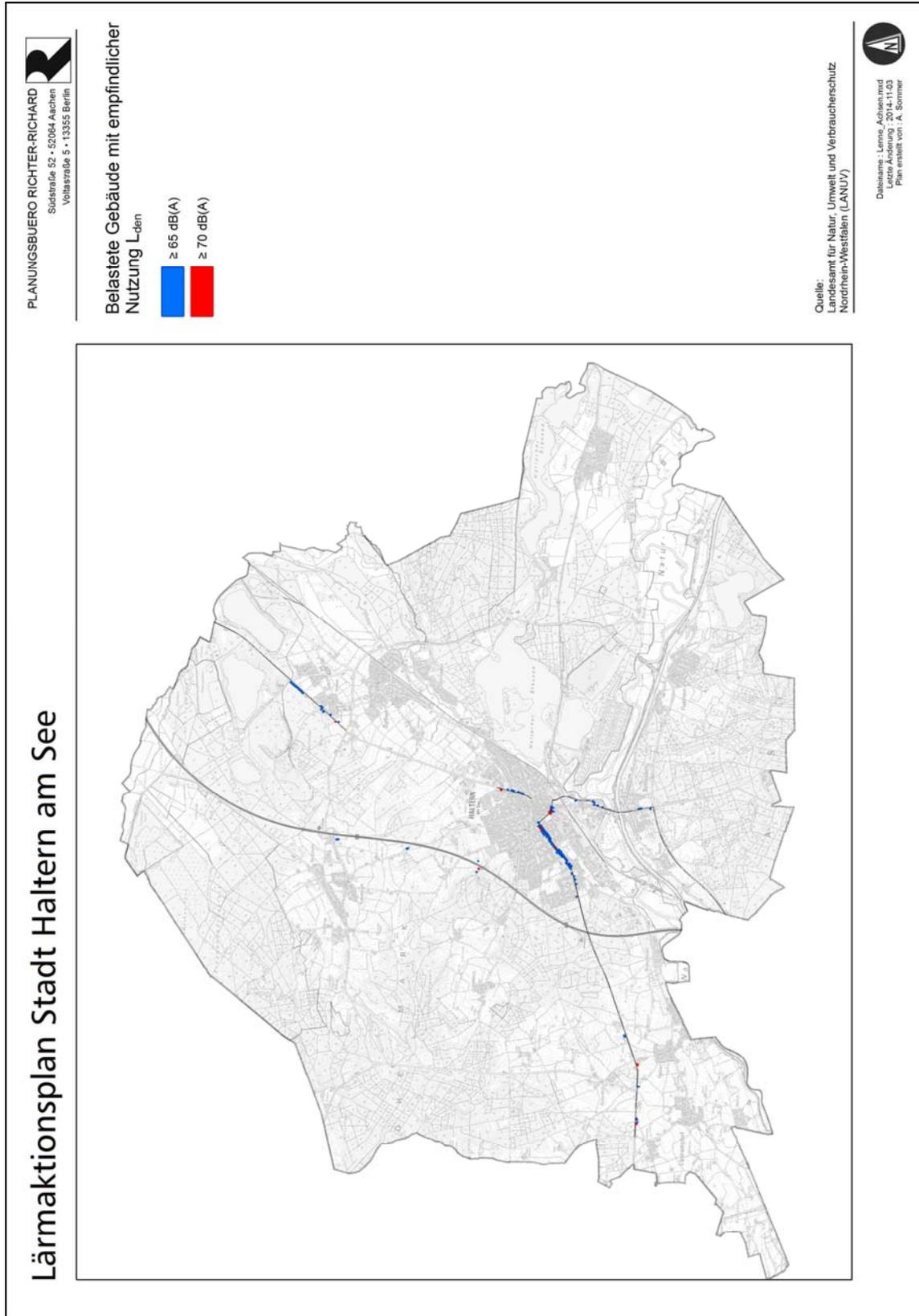


Abb. 5.10: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{den} > 65$  dB(A)

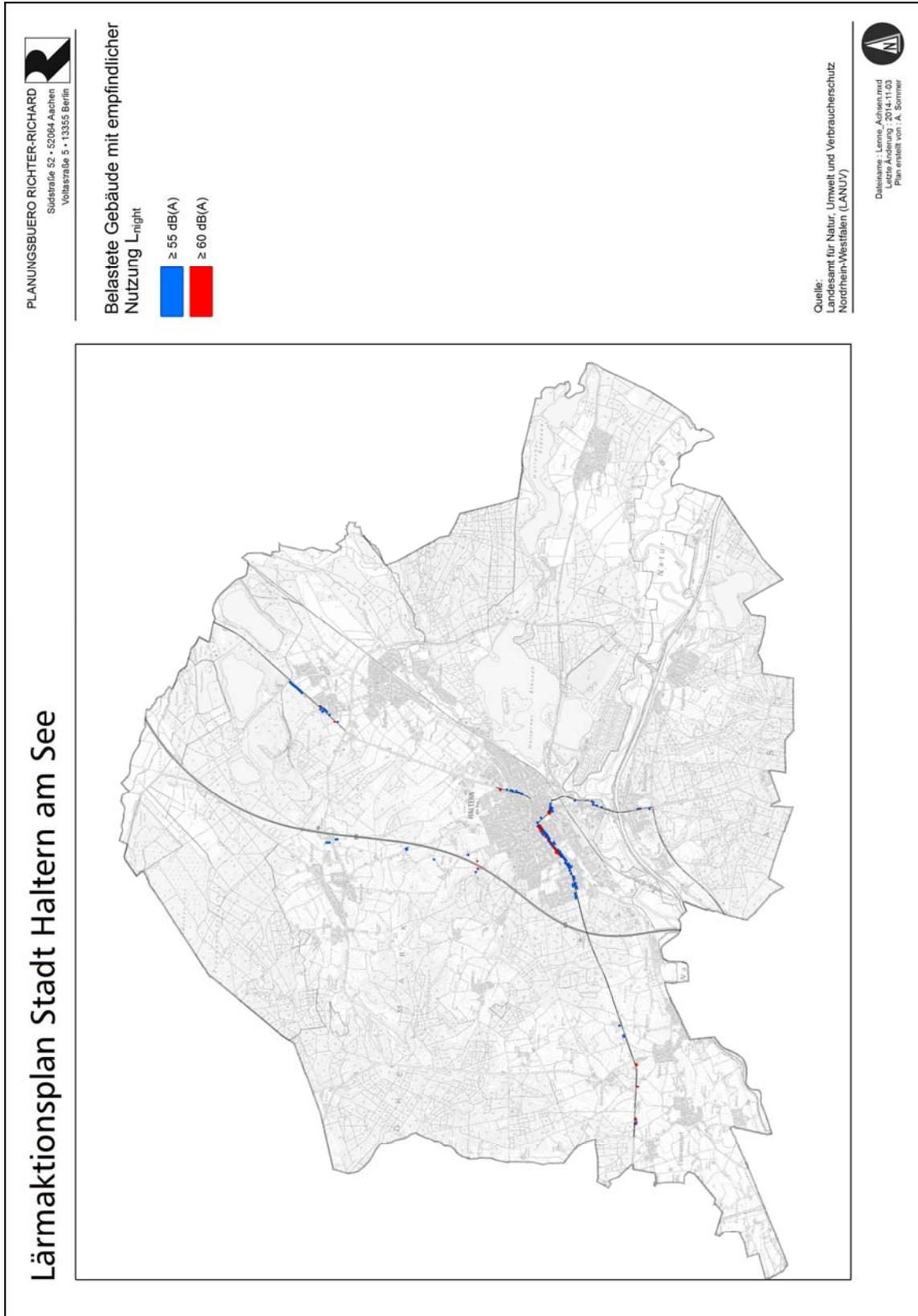


Abb. 5.11: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{night} > 55$  dB(A)

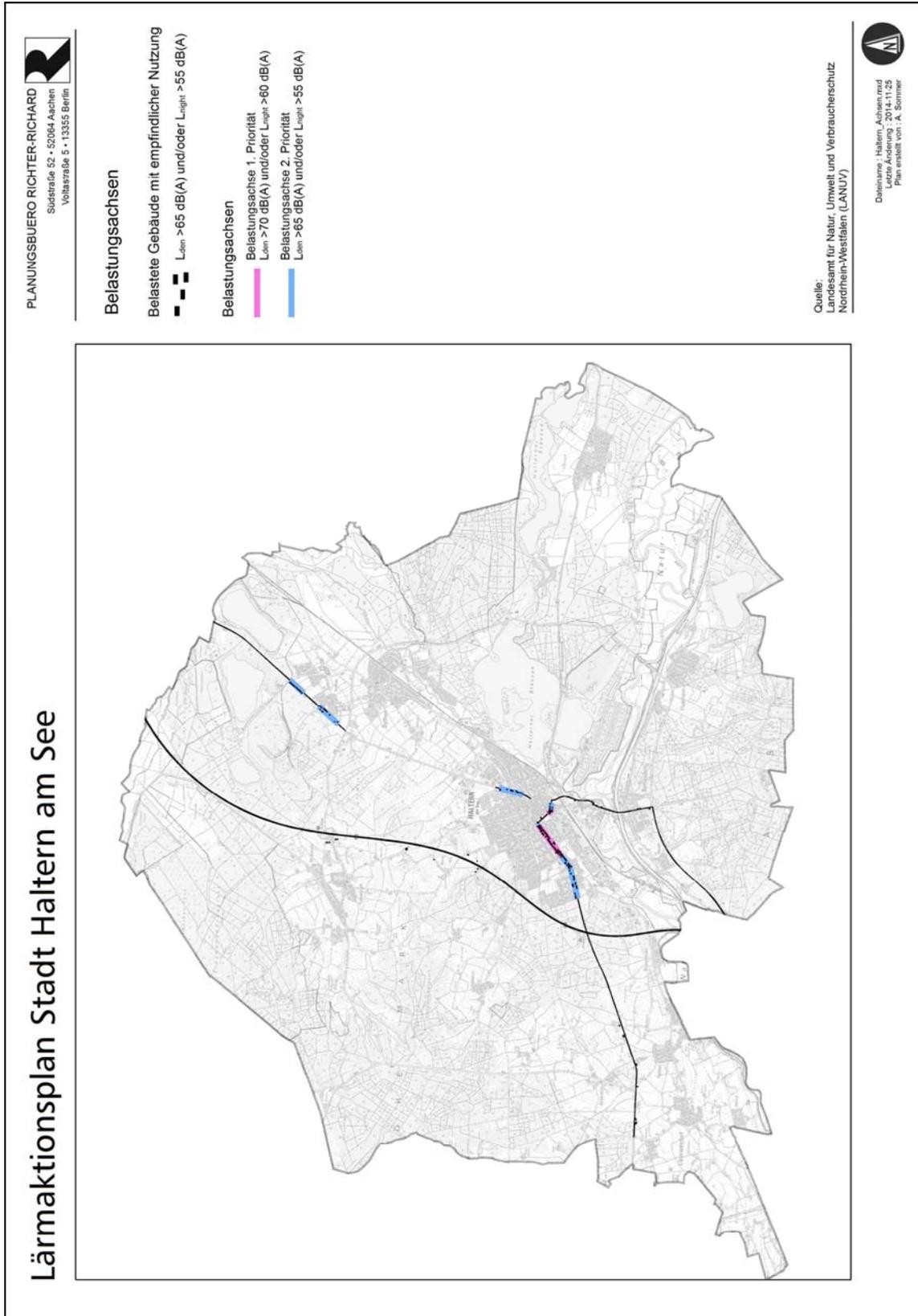


Abb. 5.12: Belastungsachsen Straßenverkehr L<sub>den</sub>/L<sub>nicht</sub> >65/55 dB(A)



## 5.4 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*. Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Da der Mitgliedsstaat, die Bundesrepublik Deutschland, keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) dann gegeben, wenn Pegelwerte von  $L_{den} = 40$  dB(A) nicht überschritten werden. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen.

Die Darstellungstiefe der Lärmkarten reicht außerhalb der Ballungsräume jedoch nicht aus, diese Gebiete zu identifizieren. Das würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erfordern, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt.

Der LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom  $4 \text{ km}^2$  auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung  $L_{den} \leq 50$  dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von  $L_{den} = 55$  dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind.

Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen ( $4 \text{ km}^2 \leq 50$  dB(A)) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche von  $256 \text{ km}^2$ . Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche mit einer Kantenlänge  $8 \times 8 \text{ km} = 64 \text{ km}^2$  auf ein ruhiges Gebiet im Kern dieser Fläche hinweisen. Es bietet sich deshalb an, über die Analyse topografischer Karten potenziell ruhige Gebiete zu identifizieren und anschließend das Ergebnis durch Ortskenntnis zu verifizieren. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Unter Anwendung dieser Methode gibt es in der Stadt Haltern am See ein die Gemeindegrenze überschreitendes ruhiges Gebiet im Süden der Stadt östlich der Recklinghäuser Straße, das nach Oer-Erkenschwick und Datteln hineinreicht. Das Gebiet unterschreitet nur knapp die genannten Kriterien. Es sollte deshalb geprüft werden, ob eine gemeinsame Ausweisung eines ruhigen Gebiets mit den beiden Nachbarstädten sinnvoll ist, um die besondere Qualität zu schützen.

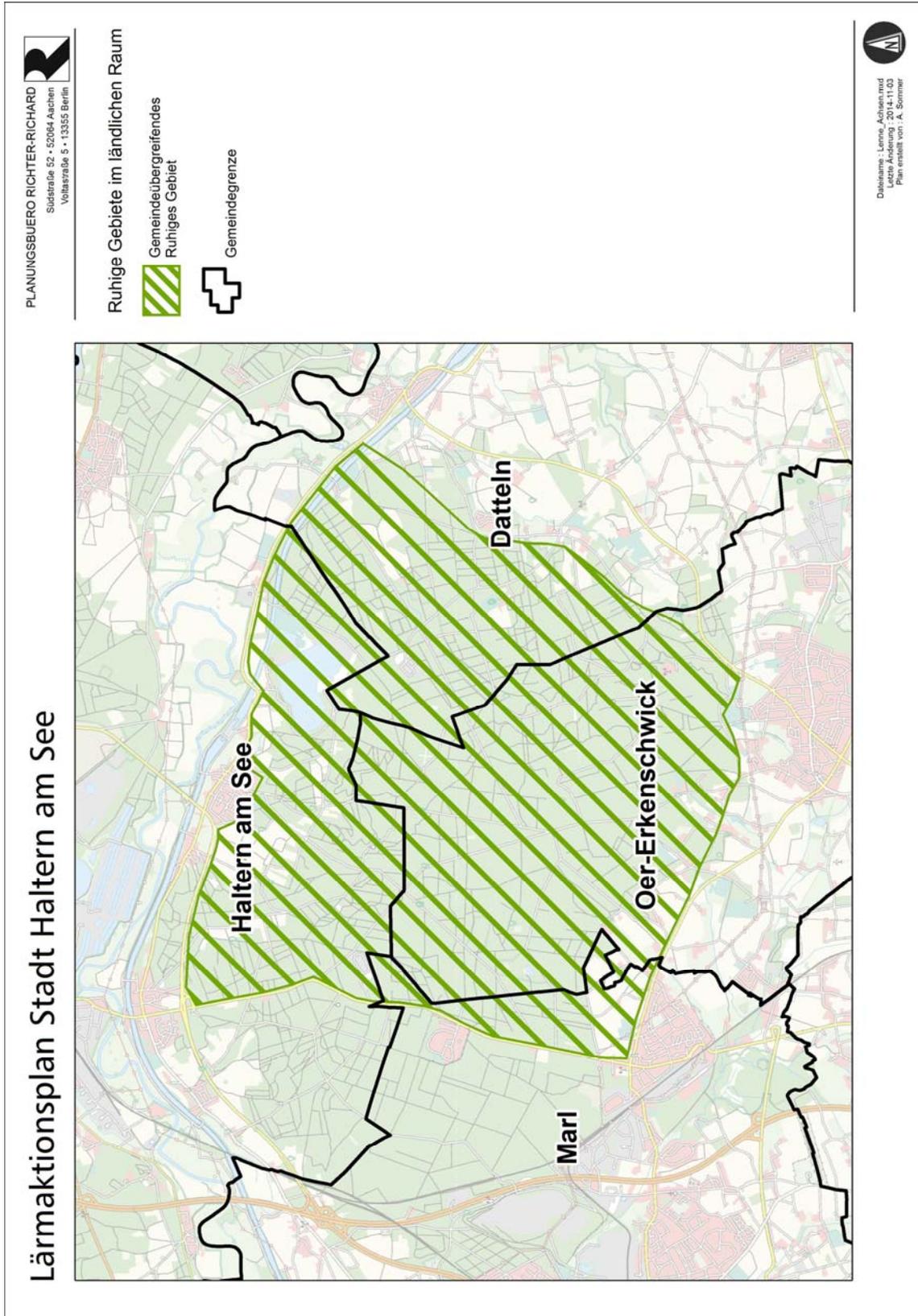


Abb. 5.13: Grenzüberschreitendes ruhiges Gebiet



## 6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzungen (z. B. Wohngebiete, Gewerbegebiete) hervorgehen. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

### 6.1 Straßenverkehr

Die nachfolgenden Zahlen beziehen sich nur auf die pflichtgemäß zu betrachtenden Straßen und die daraus resultierenden Berechnungen des LANUV.

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	18,1	4,6	1,1

4,6 km<sup>2</sup> sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 1,1 km<sup>2</sup> auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	684	192	0
Schulen (Gebäude)	3	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

192 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es sind keine Schulen oder Krankenhäuser von Lärm >65 dB(A) betroffen.



Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	945	535	362	54	0

L <sub>night</sub> [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	675	424	114	3	0

Ganztags sind 416 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 54 Pegeln >70 dB(A). Nachts sind 541 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon 117 >60 dB(A) und 3 >65 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit etwas höher als die Ganztagsbelastung.

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)

## 6.2 Schienenverkehr

Die von den Schienenwegen des Bundes ausgehende Betroffenheit wurde vom EBA berechnet. In die Berechnung fließen nur Strecken ein, Bahnhöfe werden nicht gesondert berücksichtigt.

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	16,0	3,73	0,86

3,73 km<sup>2</sup> sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,86 km<sup>2</sup> auf.

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	4401	650	70
Schulen (Gebäude)	14	1	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

720 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 70 Wohnungen >75 dB(A). Bei einer Schule liegen die Pegel über >65 dB(A). Es sind keine Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.



Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	5.950	1.900	810	400	150

L <sub>night</sub> [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1.580	740	290	130	0

Ganztags sind 1.360 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 550 Pegeln >70 dB(A).  
 Nachts sind 1.160 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon 420 Personen >60 dB(A) und  
 130 >65 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit etwas geringer als die Ganztagsbelas-  
 tung.

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)



## 7. Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird durch die zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt zu sehen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien mit abschließendem Ratsbeschluss zum Lärmaktionsplan.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit wurde zweiphasig mit dem Konzept und mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans für die Beschlussfassung durchgeführt, um die vom Bundes-Immissionsschutzgesetz geforderte effektive Mitwirkung zu ermöglichen. Der Lärmaktionsplan wurde hierzu um allgemeine Hintergrundinformationen zu eigenen Beiträgen der Bürger zur Lärminderung, zum rechtlichen Hintergrund und insbesondere zur Lärminderungswirkung der in Frage kommenden Maßnahmen ergänzt.

Im Bau- und Verkehrsausschuss am 8. September 2015 wurde im Tagesordnungspunkt "Lärmaktionsplanung Stadt Haltern am See, Stufe 2" der Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 25. August 2015 zur Kenntnis genommen und die Durchführung der Mitwirkung der Öffentlichkeit beschlossen.

Die erste Phase der Mitwirkung wurde im Amtsblatt vom 22. Oktober 2015 bekannt gemacht. Die Träger öffentlicher Belange wurden zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb der Beteiligungsfrist aufgefordert. Das Mitwirkungsverfahren fand vom 29. Oktober bis zum 26. November 2015 statt. Hinweise konnten schriftlich per E-Mail, Fax oder Brief gegeben werden. Am 10. November 2015 wurde in einem Presseartikel in der Lokalpresse auf das laufende Verfahren aufmerksam gemacht sowie die Bürgersprechstunde am 18. November 2015 angekündigt. Am 23. November 2015 gab es einen weiteren Presseartikel zur durchgeführten Bürgersprechstunde sowie mit erneutem Hinweis auf das zu dem Zeitpunkt noch laufende Beteiligungsverfahren.

Die eingegangenen Hinweise wurden abgewogen. Nicht alle Hinweise konnten berücksichtigt werden. Das betrifft vor allem Hinweise, die

- nach deutschem Recht nicht umgesetzt werden können,
- nicht den Lärmaktionsplan betreffen,
- sich nicht auf das Thema Lärm beziehen.

Dort, wo die Stadt Haltern am See unabhängig von der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Einflussmöglichkeit hat, wurden die Hinweise weitergeleitet. Die positiv abgewogenen Hinweise sind in den Entwurf des Lärmaktionsplans eingeflossen.

Die Abwägung der Hinweise aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange der ersten Phase sind als Anhang I beigefügt.



Die zweite Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde ohne erneuten Beschluss des Rates eingeleitet, da die eingegangenen Stellungnahmen der ersten Phase nur zu geringfügigen Änderungen des Lärmaktionsplans geführt haben. Die zweite Phase fand vom 7. März bis 1. April 2016 statt und wurde im Amtsblatt vom 1. März 2016 bekannt gemacht. Stellungnahmen konnten wiederum per E-Mail, Fax oder Brief eingereicht werden. Am 7. März 2016 erschien ein Presseartikel in der Lokalpresse und machte auf die zweite Mitwirkungsphase aufmerksam. Die Träger öffentlicher Belange sowie die Bürger, die sich in der ersten Beteiligungsphase zu Wort gemeldet hatten, wurden postalisch über das erneute Verfahren informiert. Nach Abschluss der zweiten Phase wurden die Träger öffentlicher Belange sowie die Bürger, die eine Stellungnahme abgegeben hatten, nochmals informiert.

Die eingegangenen Hinweise wurden wie in der ersten Phase abgewogen und die positiv abgewogenen Hinweise in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Abwägung der Hinweise der zweiten Phase ist als Anhang II beigefügt.

Hinsichtlich des Mitwirkungsverfahrens für den Pilot-Lärmaktionsplan zu den Schienenstrecken erfolgte durch das EBA folgende Bekanntmachung:

*"Die Öffentlichkeitsbeteiligung für den Pilot-Lärmaktionsplan des EBA folgte einem zweiphasigen Verfahren: Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ist am 30. Juni 2015 zu Ende gegangen. Die Beiträge von über 17.000 Bürgerinnen und Bürgern wurden ausgewertet und in dem Pilot-Lärmaktionsplan Teil A veröffentlicht.*

*In der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte die Öffentlichkeit dem EBA eine Rückmeldung zum Ablauf der Lärmaktionsplanung geben. Die Ergebnisse der 2. Phase wurden ausgewertet und ergänzend als Teil B veröffentlicht. Teil A und Teil B ergeben zusammen den vollständigen Pilot-Lärmaktionsplan des EBA.*

*Im Rahmen der ersten gesetzlich geforderten Lärmaktionsplanung des EBA wird voraussichtlich im Jahr 2017/ 2018 erneut eine zweiphasige Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden."*

Der Lärmaktionsplan der Stadt Haltern am See, 2. Stufe, wurde einschließlich der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung in der 13. Sitzung des Rates der Stadt Haltern am See vom 29. September 2016 einstimmig beschlossen. Der Beschluss liegt dem Lärmaktionsplan als Anhang III bei und ist Teil des Lärmaktionsplans.

Die Stadt Haltern am See dankt allen, die sich aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren beteiligt haben, für ihre Hinweise und damit für das Engagement für eine leisere Stadt.

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)



## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

### 8.1 Evaluierung der 1. Stufe

In der ersten Phase wurde durch das Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz (LANUV-NRW) die Lärmkartierung vorgenommen.

Die Stadt Haltern am See hat in der ersten Stufe keinen Lärmaktionsplan aufgestellt, so dass eine Evaluierung der Maßnahmen entfällt.

### 8.2 Weitere Maßnahmen zur Lärminderung

Dargestellt werden Maßnahmen mit einer Lärminderungswirkung, die unabhängig von einem Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. Maßnahmen die länger als fünf Jahre umgesetzt sind, werden nur dann dokumentiert, wenn sie unmittelbaren Einfluss auf die identifizierten Lärmprobleme haben.

In Planung befindliche Maßnahmen werden nur dann dargestellt, wenn sie eine gesamtstädtische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den Belastungsachsen haben und die Umsetzung konkret abzusehen ist (Baurecht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u.ä.).

### Lärmschutzmaßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Lärmschutzmaßnahmen	Laut Angabe des LANUV gibt es an folgenden Straßenabschnitten Lärmschutzwände oder -wälle: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A 43, Ortsteil Bergbossendorf im Bereich der westlich angrenzenden Bebauung Höhe Dorstener Straße,</li> <li>▪ A 43, Stadtteil Mitte, von Autobahnanschlussstelle Haltern am See bis Höhe Sundemstraße auf der Ostseite,</li> <li>▪ A 43, Stadtteil Lavesum, am Autobahnanschluss Lavesum an beiden Rampen,</li> <li>▪ A 43, kurzer Abschnitt vor der nördlichen Stadtgrenze,</li> <li>▪ B 58, Weseler Straße, drei kleinere Lärmschutzvorrichtungen an Grundstücken Höhe Eppendorfer Straße, Höhe Straße Neuer Kamp und am Heidwinkel.</li> </ul>	
Lärmindernde Asphaltdeckschicht	Laut Angaben des LANUV wurde im Stadtgebiet Haltern am See keine lärmindernde Asphaltdeckschicht mit einem Fahrbahnoberflächen-Korrekturwert ( $D_{StrC} \leq 0$ dB(A)) eingebaut.	



## Straßenbauliche Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Erneuerung der Fahrbahndecke	Die Fahrbahn auf der Münsterstraße (L 551) von Lohausstraße bis Breitenweg wurde mit einer konventionellen Deckschicht aus Asphaltbeton erneuert.	Eine konventionelle Deckschichtsanierung hat gegenüber einem abgenutzten Belag eine Lärminderungswirkung von 0,5-1,5
Lärmindernde Asphaltdeckschichten	Straßen-NRW plant den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht auf der B 58 im Ortsteil Hullern. Auch wenn diese Maßnahme keine Belastungsachsen betrifft, hat sie doch beispielhafte Bedeutung für die Stadt Haltern am See.	
Umbau Knotenpunkt Münsterstraße/ Schützenwall (Kreisel)	Im Zuge des Knotenpunktumbaus wurde die Pflasterung in den Knotenpunktarmen entfernt und eine Asphaltdeckschicht eingebaut.	Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h --> -3 bis -7 dB(A).
Umbau LSA Knotenpunkt L 551/ Lorenkamp als Kreisverkehr	Diese Maßnahme ist in der politischen Diskussion. Es befinden sich vereinzelte belastete Gebäude am LSA Knotenpunkt L 551/ Lorenkamp.	Die Lärminderungswirkung liegt bei 0,5 dB(A).
Verlagerung der P+R-Anlage auf die Südseite des Bahnhofs	Derzeit umfasst die P+R-Anlage nur 250 provisorisch eingerichteter Stellplätze. Im Rahmen der Verlagerung sind ca. 350 Stellplätze geplant.	Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds und sollte im Rahmen des LAP weiterverfolgt werden.

## Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Geschwindigkeitsbeschränkungen	L 551 zwischen Lehmbrakener Straße und Straße Zum Vogelsberg (beide Fahrrichtungen): 70 auf 50 km/h.	Die Lärminderungswirkung liegt bei ca. -2 dB(A).
Geschwindigkeitsüberwachung	Auf der Weseler Straße (B 58) wird die Geschwindigkeit des stadtseinwärts fließenden Kfz-Verkehrs mit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung kontrolliert (Standort: westlicher Stadteingang, Südseite gegenüber Einmündung Saarbrückenstraße), zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.	

## Förderung des Umweltverbundes

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen	Der Nahverkehrsplan befindet sich in Fortschreibung.	
Programm "Ausbau von Haltestelleneinrichtungen"	Im Rahmen des Programms wurden unter anderem Maßnahmen zur Sanierung an folgender Bushaltestelle durchgeführt: Völklingstraße (Weseler Straße, Fahrtrichtung A 43/ stadtauswärts) neue Wartehalle	
Radroutenbeschilderungskonzept	Das Radverkehrsnetz der Stadt Haltern am See verfügt über eine Länge von ca. 175 km. Es besteht aus dem lokalen Freizeitradwandernetz (H-Routen 1-6), dem Radverkehrsnetz NRW (RVN NRW) und verschiedenen überregionalen Themenrouten. Durch die geförderte Maßnahme ist die Wegweisung vollständig in die HBR NRW-konforme Wegweisungssystematik überführt.	



## Luftreinhaltung

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Klimaschutzkonzept (2012)	<p>Maßnahmen des Handlungsfeldes Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimierung der Verkehrsführung für Fußgänger, z. B. durch Einbau zusätzlicher Querungssicherungen und Anpassung einzelner LSA.</li> <li>▪ Umsetzung/ Fortführung des Konzepts "Fahrradfreundliche Stadt Haltern am See" und Fortführung des Engagements in der "Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte in NRW (AGFS)".</li> <li>▪ Optimierung von Marketing, Kundeninformation und Kundenkommunikation im ÖPNV.</li> <li>▪ Optimierung der Parkraumbewirtschaftung.</li> <li>▪ Förderung lokaler Mitfahrzentralen über Online-Aktionen oder Plakataktionen an Schulen und Kindergärten.</li> <li>▪ Potenzialprüfung zur Einführung von CarSharing.</li> <li>▪ Förderung der Elektromobilität.</li> <li>▪ Pkw-freie Zonen in der Innenstadt.</li> <li>▪ Verkehrsentwicklungsplan mit Schwerpunkt "Umweltfreundlicher Verkehr".</li> <li>▪ Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement.</li> <li>▪ Verkehrs- und Mobilitätserziehung.</li> </ul>	Die genannten Maßnahmen sind im LAP weiterzuverfolgen.

## Stadtplanerische Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Bebauungspläne	<p>Folgende Bebauungspläne im Bereich der Belastungsachsen enthalten Festsetzungen zum Lärmschutz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B-Plan Nr. 033 "Haltern am See - Muttergottesstiege", Lärmschutzvorkehrungen mit einer Schalldämmwirkung von mindestens 12 dB(A) an den Gebäuden zur B 58 und Lavesumer Straße,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 035 "Haltern am See - Berghaltern I. Abschnitt", Lärmschutz durch Bepflanzung mit standortgerechten Laubgehölzen zur Weseler Straße, Schallschutzfenster Klasse 1 in Wohnräumen bis 25 m zur Weseler Straße,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 041 "Haltern am See - In der Borg", Schallschutzfenster Klasse 1 für Gebäude im Allgemeinen Wohngebiet bis 50 m Entfernung zur Münsterstraße,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 073 "Haltern am See - Münsterstraße Nordwall", Hinweis: Schallschutzvorkehrungen für 1. Bauzeile entlang Münsterstraße; bei Neu-/ Umbau Empfehlung zu Schallschutzfenster Klasse 2,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 082 "Haltern am See - Im Grünen Winkel", Schallschutzvorkehrungen mit einer Schalldämmwirkung von 30-40 dB(A), Zusatzbelüftung in Schlafzimmern, schallabsorbierende Schallschutzwand entlang Weseler Straße,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 101 "Haltern am See - In der Borg/ Im Dahläckern", Schlafzimmer sind mit Zusatzbelüftung mit Schalldämmmaß bis mindestens 32 dB (geöffnet) einzubauen, mind. Schallschutzklasse 2 mit Ausrichtung Münsterstraße,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 077 "Bossendorf - Ecksein's Hof", Schallschutzfenster Klasse 1 bis 4 (je nach Schalleinflussbereich), Ausrichtung Recklinghäuser Straße und Marler Straße,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 058 "Sythen - Humbusch", Lärmschutz durch Bepflanzung und Lärmschutzwall, Schallschutzfenster Klasse 2 und Zusatzbelüftung, Ausrichtung Münsterstraße,</li> <li>▪ B-Plan Nr. 106 "Sythen - Wellenbogen", Schallschutzvorkehrungen mit einer Schalldämmwirkung von mindestens 30-45 dB(A), Zusatzbelüftungen.</li> </ul>	



## 9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die EU geht bei der Umsetzung der Maßnahmen von einem Zeitfenster von fünf Jahren aus (2013 bis 2018). Mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen bis 2018 sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR97) möglichst unterschritten werden und der Schutz der Nachtruhe hat Vorrang. Mittel- bis langfristig ist eine Unterschreitung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen anzustreben (beginnend 2013, aber über 2018 hinausgehend).

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen zwei Ebenen:

- Entwicklung strategischer Ansätze für die Gesamtstadt und
- vertiefenden Maßnahmen an (prioritären) Belastungsachsen.

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich zunächst nicht auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht beruhen auf anderen Berechnungsmethoden als die strategischen Lärmkarten nach EU-Recht. Die Rechenwerte sind daher nicht direkt vergleichbar mit den Werten  $L_{den}$  und  $L_{night}$ . Zur Einzelfallprüfung von Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb weitergehende Berechnungen für die jeweiligen Immissionsorte notwendig.

Aus den in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen werden die Maßnahmen übernommen, die auf den Belastungsachsen zu einer Lärminderung beitragen können.

### 9.1 Strategische Maßnahmen

#### Abstimmung mit anderen Planungsinstrumenten

Sinnvolle Verknüpfungen im kommunalen Planungsmanagement bestehen in der inhaltlichen Abstimmung der Lärminderungsmaßnahmen mit

- der Luftreinhaltung,
- dem Klimaschutz,
- der Stadtentwicklung,
- der Verkehrsentwicklungsplanung,
- dem Güterverkehrs- und Gefahrgutnetz,
- der Verkehrssicherheit (Unfallhäufungen).

Im Sinne eines kommunalen Managementansatzes zur Umsetzung des Lärmaktionsplans in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu,



- Maßnahmen zur Lärminderung völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Es bietet sich eine verfahrensmäßige Abstimmung beispielsweise mit

- der Stadterneuerung,
- der Straßenunterhaltung oder
- der Sanierung der Abwasserkanäle

an, um eine (Mit-)Finanzierung der Maßnahmen zu erreichen.

Es kann sich deshalb anbieten, für die Umsetzung des Lärmaktionsplans ein Maßnahmen-Durchführungs-Finanzierungskonzept (MDF-Konzept) zu erstellen, das die einzelnen Maßnahmen aufführt und ihnen fortschreibungsfähig Zuständigkeiten und vor allem Finanzierungsmöglichkeiten bzw. Finanzierungsbedarfe zuordnet.

## Verkehrsentwicklungsplanung

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Haltern am See stammt aus dem Jahr 1992. Dieser ist zwangsläufig nicht mehr aktuell. Bereits das Klimaschutz- und -anpassungskonzept (2011) weist darauf hin, dass eine Neuaufstellung erfolgen muss, um eine Zukunftsvision entwickeln zu können.

Ein Schwerpunktthema könnte die Erschließung des Zentrums Haltern am See und der Freizeiteinrichtungen (Halterner Stausee) einschließlich einer Weiterentwicklung des Parkraummanagements sein. Durch das Geschäftszentrum entsteht erheblicher Besucherverkehr von dem die Belastungsachsen, aber auch nachrangige Erschließungsstraßen betroffen sind. Hier sollte eine gezielte städtebauliche und verkehrliche Differenzierung der Kfz-Verkehre in Verbindung mit einer Überprüfung des Parkraummanagements angestrebt werden.

Weiterhin bietet sich eine Aufwertung der Wallstraßen (Rochfordstraße/ Friedrich-Ebert-Damm/ Friedrich-Ebert-Wall/ Schüttenwall/ Nordwall/ Lavesumer Straße) an: Temporeduzierung, Verkehrs-/ Lkw-Lenkung, gesicherte Übergänge zu Standorten außerhalb des Innenstadtrings (z. B. Parken, Bahnhof, Wander- und Radrouten).

## Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Die Stadt Haltern am See besitzt ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz. Um ihrem Ruf als fahrradfreundliche Stadt weiterhin gerecht zu bleiben, ist eine ständige Instandhaltung, Aufwertung und Ausweitung der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich. In diesem Rahmen erscheint eine Überprüfung und Weiterentwicklung des innerörtlichen Netzes mit Quartiersbezug und der Sicherung der Nahmobilität sinnvoll.

Die Stadt hat sich in den letzten Jahren mit zahlreichen neuen Baugebieten, sowohl Wohn- als auch Gewerbestandorte, ausgeweitet. Daraus ergibt sich weiterer Bedarf für die Entwicklung des innerörtlichen Erschließungsnetzes für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Dieser Aspekt geht auch in die Betrachtung der Belastungsachsen ein (Kap. 9.2.4 L 551 Münsterstraße (Lehmbraken) sowie Kap. 9.2.5 L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern).



Im Rahmen des Projekts "Bewegtes Land" wurde der in Haltern am See geplante MobilPunkt am Bahnhof Haltern am See bereits umgesetzt. Ein weiterer Schwerpunkt kann die Entwicklung weiterer MobilPunkte entsprechend den Definitionen im Projekt "Bewegtes Land" sein.

## Klimaschutz

Das Klimaschutz- und -anpassungskonzept bietet eine umfassende Palette von Projekten, die den Lärmaktionsplan direkt oder indirekt betreffen (z. B. "Förderung Umweltverbund" und "Förderung multimodaler Verkehre").

## Inklusion

Ein wichtiger Aspekt ist der behindertengerechte Ausbau des öffentlichen Raums, der durch die UN-Behindertenrechtskonvention Artikel 1-9 (UN BRK) einen weiteren Anstoß erhalten hat und unter anderem durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW) auf Länderebene festgeschrieben ist. Die Entwicklung eines behindertengerechten Umfeldes muss sich in verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen niederschlagen. Hier bestehen im öffentlichen Raum noch Potenziale, insbesondere in der Behindertenführung und der Barrierefreiheit.

Als Weiterführung des inzwischen abgeschlossenen Programms "Ausbau von Haltestelleneinrichtungen" wird deshalb zu einem Ausbauprogramm der Bushaltestellen unter dem Aspekt der Inklusion angestrebt, das sowohl die Ausgestaltung der Haltestellen als auch deren Erreichbarkeit beinhaltet.

## Lärmindernde Asphaltdeckschichten

In der Stadt Haltern am See kamen lärmindernde Asphaltdeckschichten bisher nicht zum Einsatz.

Der Einbau von lärmindernden Asphaltdeckschichten wird von Straßen.NRW bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Der zeitliche Rahmen des Einsatzes bei Sanierungsarbeiten ist vom Aufbau der Fahrbahn abhängig. Dort, wo der Aufbau nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Verkehrsbelastung entspricht, ist die Deckschichterneuerung mit einem Vollausbau verbunden. Ist für die Sanierung der Fahrbahndecke ein Vollausbau nicht wirtschaftlich, wird die aus fachlicher Sicht sinnvollste Deckschicht ausgewählt. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts von Straßen.NRW ermittelt. Die Stadt Haltern am See sollte hierbei ihren Wunsch nach einer möglichst weitgehenden lärmindernden Asphaltdeckschicht einbringen.

Der Stadt Haltern am See wird für die Straßen, die in ihrer eigenen Baulast liegen, ein Sanierungskonzept aufstellen, das auch auf diesen Straßen den Einbau von lärmindernden Asphaltdeckschichten berücksichtigt.



## 9.2 Straßenverkehr

### 9.2.1 B 58 Weseler Straße (Saarbrückenstraße – Arminiusstraße)

Die Weseler Straße ist ab der Anschlussstelle Haltern am See (A 43) die Hauptzufahrt in die Stadt Haltern am See. Die DTV liegt bis zur L 509 Dorstener Straße bei 11.202 Kfz, ab der Dorstener Straße steigt die DTV leicht auf 13.260 Kfz an. Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen Beginn der Bebauung bis zur L 509 Dorstener Straße tags bei 4,7 % und nachts bei 5,3 %. Anschließend bis zur Arminiusstraße ist der Schwerverkehrsanteil mit 3,4 % tags und 3,8 % nachts geringer.

Die Bebauung entlang der Nebenfahrbahn der Weseler Straße und auf der Südseite bis zur Straße Im Heidwinkel ist nur nachts mit Immissionen knapp über dem Auslösewert von 55 dB(A) betroffen. Erst im weiteren Verlauf bis zur Arminiusstraße sind die Gebäude angrenzend zur Straße bis knapp unter 70/60 dB(A) ganztags/ nachts belastet.

Die Ortsschilder stehen auf den beiden Straßenseiten versetzt zueinander jeweils am Ende der Bebauung: Ortseingangstafel an der Dorstener Straße, Ortsausgangstafel an der Völklingenstraße. Auf der Weseler Straße (B 58) wird die Geschwindigkeit des stadteinwärts fließenden Kfz-Verkehrs mit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung kontrolliert (Standort: Südseite gegenüber Einmündung Saarbrückenstraße).

An diesem Straßenabschnitt grenzt der B-Plan Nr. 035 "Haltern am See - Berghaltern I. Abschnitt", Schallschutzfenster Klasse 1 in Wohnräumen bis 25 m zur Weseler Straße festgeschrieben sind. Zur Zeit der Aufstellung des Bebauungsplans waren die Gebäude Weseler Straße Nr. 151, 157, 159 und 169 sowie Heidwinkel 1 bereits Bestand.

Die Fahrbahndecke ist abgenutzt, weist aber noch keine größeren Schäden auf. Zwischen Saarbrückenstraße und St.-Ingbert-Straße wird der Fahrradverkehr auf der Nordseite über die Nebenfahrbahn geführt und geht anschließend in einen getrennten Geh-/ Radweg über. Der Fahrradverkehr auf der Südseite wird auf freier Strecke außerhalb der Fahrbahnrandmarkierung geführt und verläuft mit Beginn der Bebauung hinter dem Bankett auf einem schmalen asphaltierten gem. Geh- und Radweg. Der Fußgängerverkehr ist auf dem Abschnitt allerdings als gering einzustufen, da ein Großteil der Gebäude zur Straße Im tiefen Winkel erschlossen ist. Ab der Dorstener Straße schließt ein gut ausgebauter gemeinsamer Geh- und Radweg an.

Auf dem 400 m langen Straßenabschnitt zwischen Völklingenstraße und Dorstener Straße befindet sich keine gesicherte Querungsmöglichkeit. Das hat zur Folge, dass die Weseler Straße in Höhe der Straße Am Heidwinkel ungesichert gequert wird. Der Querungsbedarf verdeutlicht ein Trampelpfad durch den Grünstreifen zwischen Haupt- und Nebenfahrbahn.

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen B 58 Weseler Straße (Saarbrückenstraße – Arminiusstraße)

		B 58 Weseler Straße (Saarbrückenstraße – Arminiusstraße)					
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/l]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		von	bis				L <sub>den</sub>   L <sub>night</sub>
		Saarbrückenstraße	L 509 Dorstener Straße	11.202	4,7/5,3	50	68,5   59,6
		L 509 Dorstener Straße	Arminiusstraße	13.260	3,4/3,8	50	68,4   59,5
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, dreistreifig an Einmündungen, LSA: Völklingenstraße (Bedarfs-LSA), Knoten B 58/L 509 Dorstener Straße, Knoten B 58/ Zum Silverberg, Querungssicherung östlich der Straße Zum Silverberg			Asphalt: D <sub>St10</sub> -Wert 0, abgefahren, keine größeren Mängel Fahrbahnbreite Ortseingang bis Beginn der Borde: 8,00 m, Fahrbahnbreite mit Borden: 10,30 m. Zwischen Völklingenstraße und St.-Ingbert-Straße liegt die angrenzende Bebauung unter Straßenniveau, von Saarbrückenstraße bis Dorstener Straße weitgehend anbaufrei Teil des Gefahrgutnetzes		
	Nebenanlagen	Nordwestseite: Radfahrer auf Nebenfahrbahn Weseler Straße anschließend getrennter Geh-/Radweg Südostseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg ab Völklingenstraße bis Arminiusstraße			Nordwestseite: Pflasterung, guter Zustand Südostseite: mit Beginn der Bebauung Führung hinter Bankett, Asphaltbeton anschließend bis Arminiusstraße Pflasterung, guter Zustand		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Tempo 50 von Saarbrückenstraße bis Dorstener Straße in Richtung Innenstadt (außerorts).					
Unfallhäufigkeiten		Keine Auffälligkeiten					
ÖPNV		Haltestelle Völklingenstraße Linien VS 204, VRR 060, Haltestelle Römermuseum Linien VS 204, 298, VRR 060			Bushaldebuchten, Sonderborde, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten – keine behindertengerechte Ausstattung (Leitlinien Zuführung/ Haltestellenbereich, Breite/Sicherung des Aufstellbereichs, hier evtl. Konflikte mit Fahrradverkehr)		
Realnutzung		Wohnen, durchsetzt mit Geschäftsbesatz/ Gastronomie, Tankstelle					
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzel- und Mehrfamilienhäuser, Doppelhäuser; kleinteilige Bebauung angrenzend an Straßenrand, teils in Wohngruppen, stadtauswärts zunehmend Einzelhausbebauung, mehrheitlich 2- bis 3-geschossig			Die Straßenrandbebauung zeigt keine einheitliche Baustruktur oder Entstehungszeit.		
Weseler Straße, Höhe Saarbrückenstraße		Weseler Straße, Höhe Heidwinkel		Weseler Straße, Blick Richtung Burbrockstr.			



## Maßnahmenvorschläge

- Erneuerung der Deckschicht auf dem Abschnitt Dorstener Straße – Arminiusstraße mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-2 (bis -7) dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Senkung der Progressionsgeschwindigkeit mit Koordinierung der Signalanlagen auf dem Abschnitt Dorstener Straße – Lavesumer Straße ( $\leq -2$  dB(A)) zur Verkehrsverstärkung. Auf dem 1,3 km langen Straßenabschnitt befinden sich sechs signalgeregelte Knotenpunkte. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Stadt Haltern am See.
- Ausbau einer Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk am Ortseingang zu Beginn der Bebauung. Zuständig: Straßen.NRW.
- Dialog-Display Richtung Innenstadt zwischen Völklingenstraße und Straße Am Heidwinkel, Dialog-Display Richtung Anschlussstelle A 43 westlich der Dorstener Straße. Zuständig: Stadt Haltern am See.
- Ausbau einer Querungssicherung in Höhe der Straße Am Heidwinkel mit Fußweg zur Nebenfahrbahn. Die Querungshilfe ermöglicht den kurzen Weg zwischen den beiden Wohngebieten (Spielplatz). Zuständig: Straßen.NRW, Stadt Haltern am See.
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen (Inklusion). Zuständig: Straßen.NRW, Stadt Haltern am See.

## Erläuterung und Empfehlungen

### Dorstener Straße bis Arminiusstraße

"Grüne Welle", Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h..... $\leq -2$  dB(A)  
Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht.....-2 (bis -7) dB(A)

Um alle Betroffenen zu entlasten, ist eine Senkung der Lärmimmissionen um etwa 5 dB(A) erforderlich. Das kann neben der "Grünen Welle" mit einer lärmreduzierenden Asphaltdeckschicht mit einer Minderungswirkung von 4 dB(A) erreicht werden.

Der Abbau von Lärmspitzen geht zwar nicht in die Lärmberechnung ein, wird aber von den Betroffenen als deutliche Entlastung empfunden.

Da auf dem Straßenabschnitt von Beginn der Bebauung bis Dorstener Straße bereits aktive und passive lärmindernde Maßnahmen gelten (siehe Bebauungspläne), kommen hier keine weiteren Maßnahmen zur Lärminderung in Frage. Über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet bleiben die Gebäude Weseler Straße Nr. 151, 157, 159 und 169 sowie Heidwinkel 1, die vor Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 35 bereits bestanden. Den Betroffenen wird empfohlen, bei Bedarf die zur Weseler Straße offenen Hausvorbereiche durch (Gabionen-)Mauern zu schützen und, sofern nicht vorhanden, Schallschutzfenster einzubauen (Fördermöglichkeiten siehe unter "Anlass und Vorgehensweise" Kap. 4.).

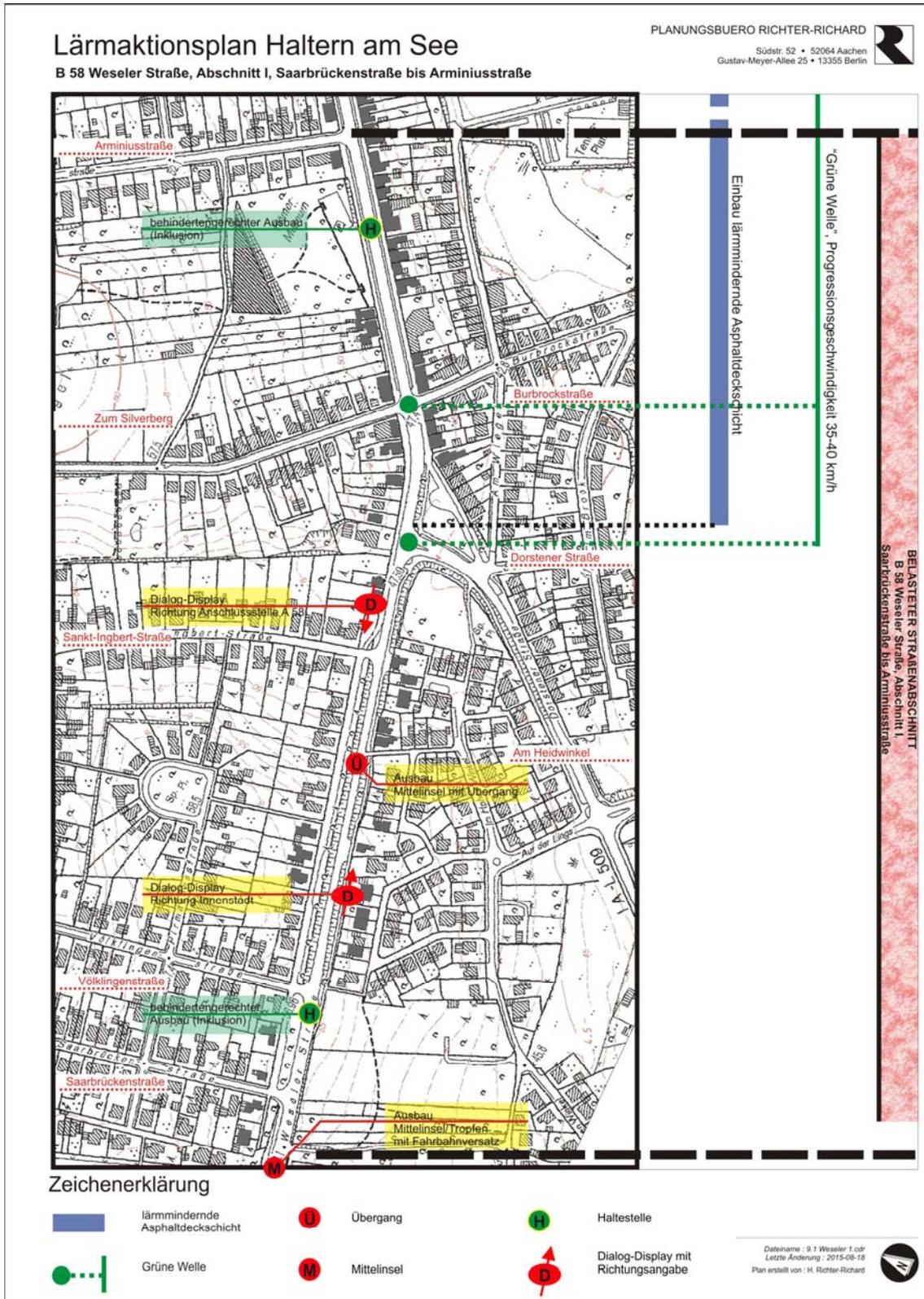


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht B 58 Weseler Straße (Saarbrückenstraße – Arminiusstraße)



### 9.2.2 B 58 Weseler Straße (Arminiusstraße – K44 Lavesumer Straße)

Die DTV liegt auf der Weseler Straße ab der L 509 Dorstener Straße bei 13.260 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 3,4 % tags und 3,8 % nachts. Das bedeutet, dass zwischen Dorstener Straße und Lavesumer Straße etwa 450 Lkw und Busse ganztags fahren. Mit Fassadenpegeln >70/60 dB(A) ganztags/ nachts sind ausschließlich das Haus Nr. 72 sowie die Gebäudezeile Haus Nr. 18 bis Nr. 22 betroffen (max. 70,7/61,7 dB(A) ganztags/ nachts).

Die breiten Nebenanlagen haben eine ausreichende Breite für getrennte Geh-/ Radwege und ermöglichen auch in kleinerem Umfang Außengastronomie. Baumreihen, teils in Kombination mit Parkbuchten, trennen die Seitenbereiche von der Fahrbahn.

Auf dem 1,3 km langen Straßenabschnitt zwischen Dorstener Straße und Lavesumer Straße befinden sich sechs signalgeregelte Knotenpunkte. Damit ist ein gutes Angebot an sicheren Quersmöglichkeiten vorhanden. Die kurzen Abstände führen allerdings durch die häufigen Einzelgeräusche (Brems- und Anfahrgeräusche) zu einem unsteten Verkehrsfluss.

Die Weseler Straße wird zwischen Dorstener Straße und Holtwicker Straße von einer Baumallee begleitet, die die Fahrbahn fasst und die Seitenbereiche aufwertet. Die getrennte Geh- und Radwege sind in einem guten Zustand. Potenzielle Konflikte ergeben sich jedoch an den Haltestellen, an denen der Radweg in gerader Linie weitergeführt wird, d. h. zwischen Gehweg/Wetterschutz und Aufstellbereich geführt wird.

Die Bebauung ist heterogen mit geschlossener Randbebauung (Hausgruppen), zurückgesetzter Bebauung vorwiegend mit begrünten Flächen zum Straßenraum und gewerblichen Betrieben (z. B. Tankstellen), die stark zurückversetzt zu optischen Baulücken führen.



Tab. 9.2: Rahmenbedingungen Weseler Straße (Arminiusstraße – K 44 Lavesumer Straße)

		B 58 Weseler Straße (Arminiusstraße – K 44 Lavesumer Straße)						
		Lärmquelle: Straße	DTV [Kfz]	SV-Anteil Tag/Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/l]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]		
		von	bis			L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
		Arminiusstraße	K 44 Lavesumer Straße	13.260	3,4/3,8	50	70,7	61,7
		K 44 Lavesumer Straße	Rochfordstraße (Außenkurve)	9.744	5,5/6,3	50	68,4	59,5
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, dreistreifig an Einmündungen, Parkstreifen wechselweise einseitig, LSA: Knoten B 58/ Augustusstraße, Knoten B 58/ Tiberiusstraße, Knoten B 58/ Holtwicker Straße, Knoten B 58/ Lavesumer Straße, Querungssicherung in Höhe Arminiusstraße			Asphalt: D <sub>Stro</sub> -Wert 0, abgenutzt, keine größeren Mängel Fahrbahnbreite 10,30 m, Fahrbahnbreite vor Knoten Lavesumer Straße 11,00 m. Teil des Gefahrgutnetzes			
	Nebenanlagen	Südostseite: getrennter Geh-/ Radweg Nordwestseite: getrennter Geh-/ Radweg, Baumallee mit Parkbuchten von Arminiusstraße bis Holtwicker Straße			Guter Zustand der Nebenanlagen.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallhäufigkeiten		Keine Auffälligkeiten						
ÖPNV		Haltestelle Augustusstraße Linien 298, VRR 060			Nicht behindertengerecht ausgebaut			
Realnutzung		Wohnen, durchsetzt mit Geschäftsbesatz/ Gastronomie, Supermarkt, Tankstellen, Hans-Böckler-Kollegschule						
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzel- und Mehrfamilienhäuser, kleinteilige, traditionelle Bebauung am Straßenrand in Wohngruppen, Bebauung von Baulücken abgerückt von der Straße, mehrheitlich 2- bis 3-geschossig			Die Straßenrandbebauung zeigt keine einheitliche Baustruktur oder Entstehungsphase, Tankstellen durchbrechen die zusammenhängende Wohnbebauung			
 <p>Weseler Straße, Blick von Westen Richtung Augustusstraße</p>		 <p>Weseler Straße, Blick Richtung Drususstraße</p>			 <p>Weseler Straße, Blick Richtung Lavesumer Straße</p>			



## Maßnahmenvorschläge

- Senkung der Progressionsgeschwindigkeit mit Koordinierung der Signalanlagen auf dem Abschnitt Dorstener Straße – Lavesumer Straße ( $\leq -2$  dB(A)) zur Verkehrsverstetigung. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Stadt Haltern am See.
- Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht zwischen Arminiusstraße und Lavesumer Straße (-2 (bis -7) dB(A)). Zuständig: Straßen NRW.
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen (Inklusion). Zuständig: Straßen.NRW, Stadt Haltern am See.
- Hecke zur Abgrenzung des Straßenraums zum Gewerbe zwischen Josef-Starkmann-Straße und Schuchhardtstraße. Da die Maßnahme auf privatem Grund erfolgen muss, ist Einvernehmen mit den Eigentümern erforderlich. Zuständig: Eigentümer.

## Erläuterung und Empfehlungen

### Arminiusstraße bis Lavesumer Straße

"Grüne Welle", Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h.....-2 bis -3 dB(A)  
Einbau lärm mindernde Asphaltdeckschicht.....-2 (bis -7) dB(A)

Um die Betroffenen weitgehend zu entlasten, ist eine Senkung der Lärmimmissionen um etwa 5 dB(A) erforderlich. Das kann neben der "Grünen Welle" mit einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht mit einer Wirkung von -3,5 bis -4 dB(A) erreicht werden. Danach verbleiben nur wenige Betroffene.

Der Abbau von Lärmspitzen geht zwar nicht in die Lärmberechnung ein, wird aber von den Betroffenen als deutliche Entlastung wahrgenommen.

Die Immissionsbelastung wird von maximal 70,7/61,5 dB(A) ganztags/ nachts um ca. 5 dB(A) auf 66,4/57,5 dB(A) ganztags/ nachts gesenkt. Der überwiegende Teil der Fassadenpunkte liegt nach Umsetzung der Maßnahme zwischen 65 und 66 dB(A) ganztags, eine Überschreitung betrifft nur einzelne Bauteile der Gebäude. Nachts verbleibt die Belastung allerdings annähernd durchgängig über dem Auslösewert von 55 dB(A).

Den hoch belasteten Anwohnern auf dem Abschnitt Holtwicker Straße bis Lavesumer Straße wird flankierend die Beantragung von Schallschutzfenstern bei Straßen.NRW empfohlen (siehe Kap. A 4.).

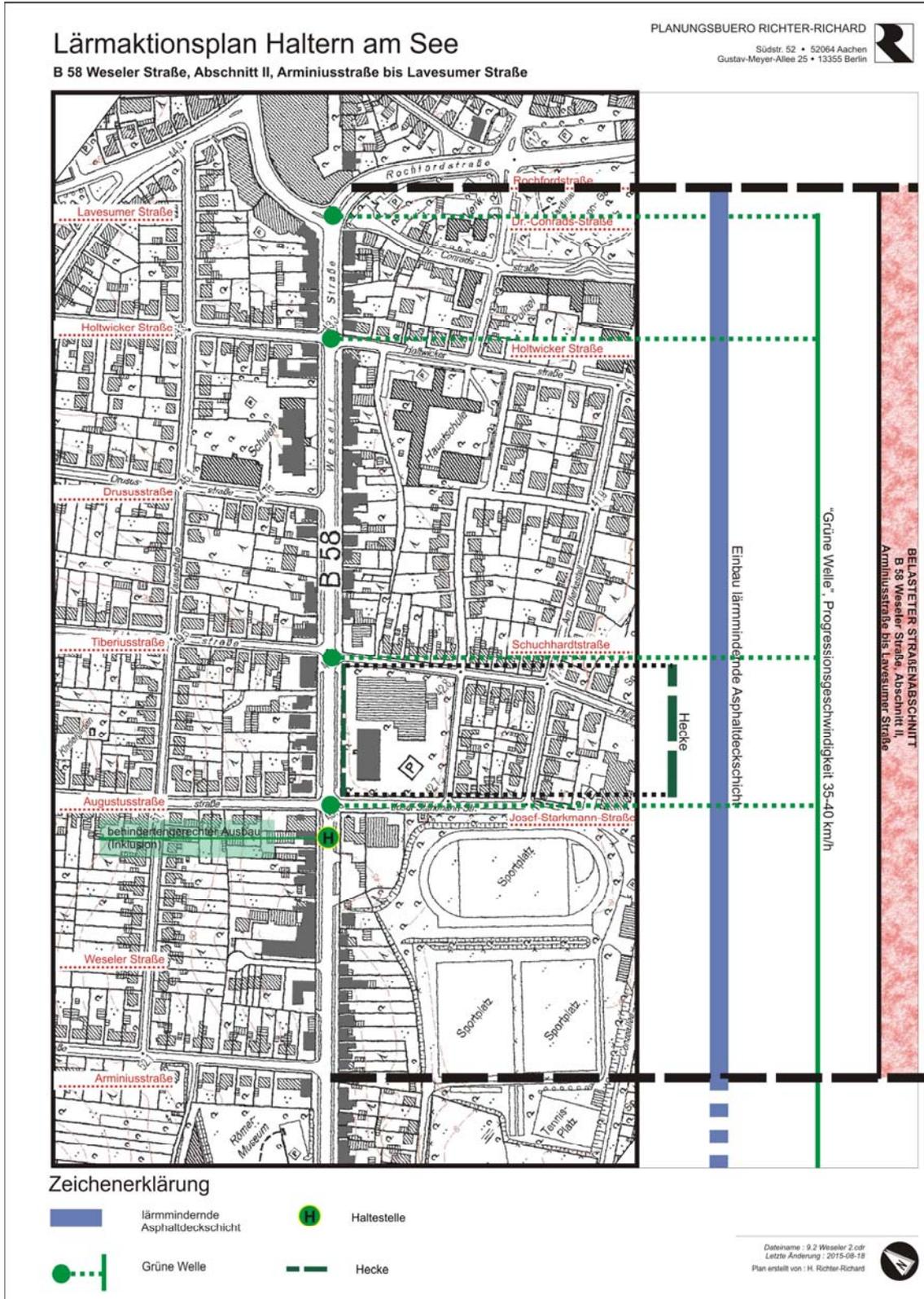


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht B 58 Weseler Straße (Arminiusstraße – Lavesumer Straße)



### 9.2.3 B 58 Rochfordstraße/ Friedrich-Ebert-Damm (Koeppstraße – Recklinghäuser Damm)

Die DTV liegt auf Belastungsachse bei 9.744 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 5,5 % tags und 6,4 % nachts. Mit umgerechnet 534 Lkw und Bussen ganztags wird die B 58 im Bereich des Stadtrings stärker von Schwerverkehr belastet als die Weseler Straße.

Die Lärmbelastung ist auf dem Abschnitt Rochfordstraße (Koeppstraße – Bahnhofstraße) mit bis zu 71,5/62,7 dB(A) ganztags/ nachts sehr hoch. Dazu tragen vor allen die beidseitig direkt an den Straßenraum angrenzenden Gebäude in geschlossener Bauweise bei.

Die Erdgeschosse werden von Einzelhandel, Dienstleistern und Gastronomie genutzt, teilweise auch Leerstand.

Der Fahrradverkehr wird im Mischverkehr/ Gehwege frei geführt.

Der Straßenabschnitt Friedrich-Ebert-Damm liegt zwischen Recklinghäuser Straße und Recklinghäuser Damm bis zu 3,50 über Straßenniveau. Die begleitenden Wohngebäude auf der Nordseite (Stadtseite) befinden sich in Tieflage und werden über den Südwall erschlossen. Die Gebäude sind von Fassadenpegeln von 66,1/57,3 dB(A) ganztags/ nachts betroffen. Auf der Südseite ist ausschließlich das Eckgebäude an der Recklinghäuser Straße nachts betroffen.

Der Friedrich-Ebert-Damm ist zweistreifig plus Mehrzweckstreifen ausgebaut. Der Fahrradverkehr wird auf den Südwall bzw. über die Route Recklinghäuser Straße – Zu Pastors Kamp geleitet. Im mittleren Bereich des Friedrich-Ebert-Damms werden die seitlichen Geländer durch Mauern abgelöst. Lärmschutz ist nicht vorhanden.



Tab. 9.3: Rahmenbedingungen B 58 Rochfordstraße/ Friedrich-Ebert-Wall (Koeppstr. – Recklinghäuser Damm)

		B 58 Rochfordstraße (Koeppstraße – Recklinghäuser Damm)						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
		Koeppstraße	Bahnhofstraße	9.744	5,5/6,3	50	71,5	62,7
		Bahnhofstraße	Recklinghäuser Damm	9.744	5,5/6,3	50	66,1	57,3
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zwei- bis dreistreifig an Einmündungen; LSA Knoten Rochfordstraße/ Koeppstraße und Rochfordstraße/ Bahnhofstraße; Fahrradführung im Mischverkehr			Asphalt: D <sub>stro</sub> -Wert 0, keine größeren Mängel			
	Nebenanlagen	Rochfordstraße: Gehwege Friedrich-Ebert-Damm: keine Nebenanlagen			Gehwege: Pflasterung, guter Zustand, unterschiedliche Breiten – Aufweitung zur Merschstraße (Nordseite)			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine.						
Unfallhäufigkeiten		Keine Auffälligkeiten						
Realnutzung		Wohnen, Einzelhandel, Dienstleitung, Gastronomie			Einzelner Leerstand			
Baustruktur der Wohnbebauung		Ein- und Mehrfamilienhäuser in Hausgruppen bzw. geschlossene Bebauung, 2- bis 3-geschossig			Große Baulücken durch private Parkplätze und brachliegende Grundstücke			
 <p>Rochfordstraße, Blick Richtung Bahnhofstraße</p>		 <p>Bahnhofstraße, Blick auf Friedrich-Ebert-Damm</p>			 <p>Südwall</p>			



## Maßnahmenvorschläge

### Rochfordstraße

- Senkung der Progressionsgeschwindigkeit mit Koordinierung der Signalanlagen auf dem Abschnitt Lavesumer Straße bis Recklinghäuser Damm ( $\leq -2$  dB(A)) zur Verkehrsverstetigung. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Stadt Haltern am See.
- Mittel- bis langfristig Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht zwischen Arminiusstraße und Lavesumer Straße ( $\leq -2$  (bis -7) dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.

### Friedrich-Ebert-Damm

- Senkung der Progressionsgeschwindigkeit mit Koordinierung der Signalanlagen auf dem Abschnitt Lavesumer Straße bis Recklinghäuser Damm ( $\leq -2$  dB(A)) zur Verkehrsverstetigung. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Stadt Haltern am See.

## Erläuterung und Empfehlungen

### Rochfordstraße

"Grüne Welle", Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h.....-2 bis -3 dB(A)  
Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht (mittel- bis langfristig).....-2 (bis -7) dB(A))

Um alle Betroffenen zu entlasten, ist eine Senkung der Lärmimmissionen um 7-8 dB(A) erforderlich. Dieses Ziel kann mit zur Verfügung stehenden, ausreichend erprobten lärmindernden Asphaltdeckschichten (-3,5 bis -5 dB(A)) in Kombination mit der Verkehrsverstetigung kurz- bis mittelfristig weitgehend erreicht werden.

Den Anwohnern wird jedoch empfohlen, passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster) bei Straßen.NRW zu beantragen. Die Beurteilung unterliegt einer Einzelfallprüfung (siehe Kap. A 4.).

### Friedrich-Ebert-Damm

"Grüne Welle", Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h.....-2 bis -3 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt von maximal 66,1/57,3 dB(A) ganztags/ nachts um  $\geq 2,0$  dB(A) auf  $\geq 64,1/\geq 55,3$  dB(A) ganztags/ nachts. Mit der "Grünen Welle" können die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts unterschritten werden.

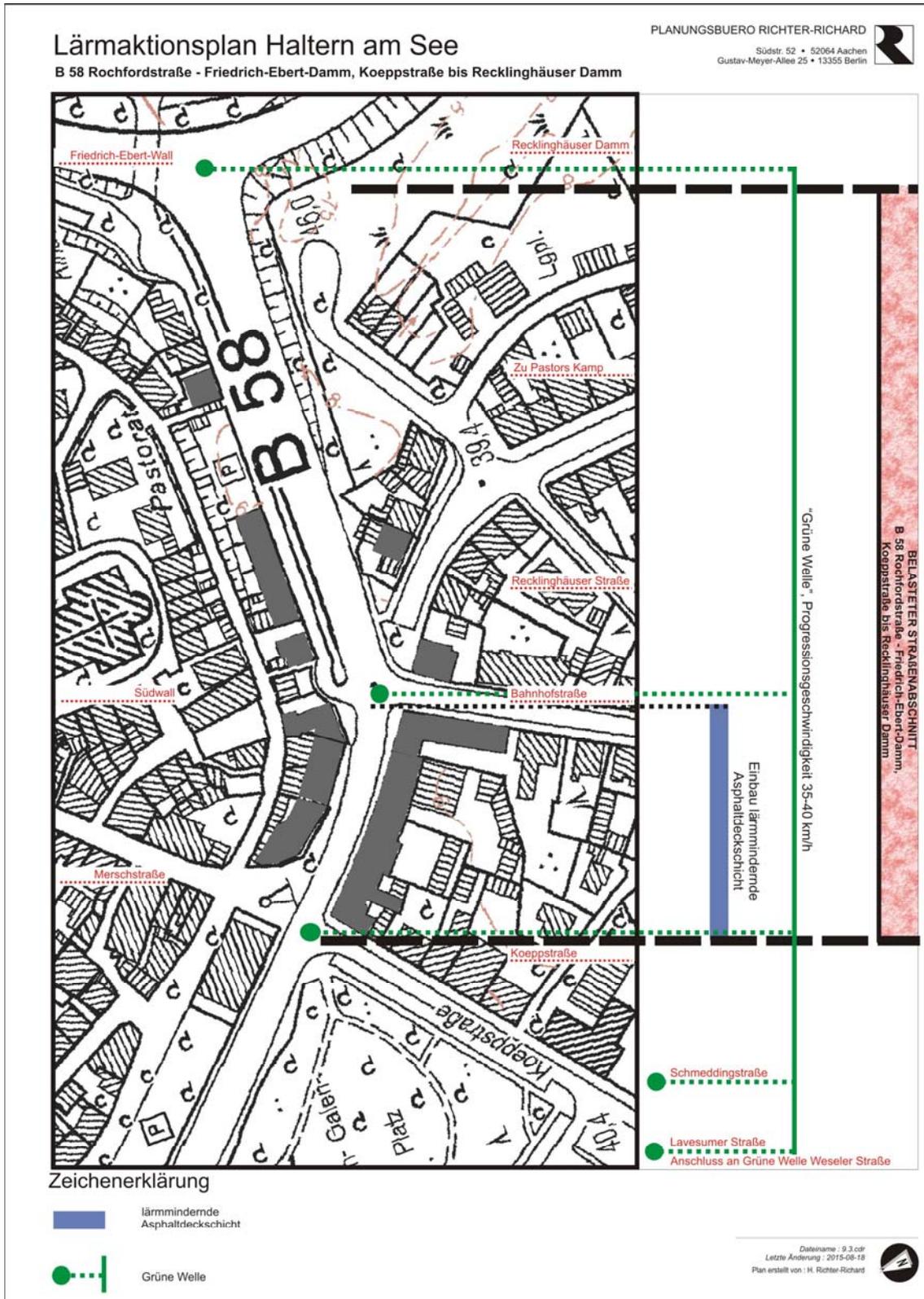


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht B 58 Rochfordstr./ Friedrich-Ebert-Wall (Koepfstr. – Recklinghäuser Damm)



#### 9.2.4 L 551 Münsterstraße (Lehmbraken)

Die L 551 verbindet Dülmen mit Haltern am See und tangiert Lehmbraken im Nordwesten. Die DTV liegt bei 8.336 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 5,9/6,7 % tags/ nachts.

Auf dem nördlichen Straßenabschnitt ist die Bebauung auf der Nordwestseite betroffen. Während die zurückspringende Baureihe nur mit Immissionen knapp über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet ist, sind die sechs näher zur Münsterstraße stehenden Gebäude mit Fassadenpegeln bis zu 68,6/59,4 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Der Straßenabschnitt ist anbaufrei, die Häuser Münsterstraße, Haus Nr. 451 bis 489 werden von einem parallel verlaufenden Weg (Ausschilderung als Privatweg) erschlossen. Haus Nr. 455, an der südlichen Einmündung des Privatwegs gelegen, besitzt bereits (gering wirkenden) privaten Lärmschutz in Form einer umgebenden geschlossenen Wand (Ziegel/ Holz).

Zwischen dieser Wohnbebauung und dem Baugebiet Wellenbogen an der Lehmbrakener Straße fehlen verkehrliche Verbindungen. Auffallend ist, dass die Baugebiete nicht durch Geh-/ Radwege untereinander verbunden sind und auch nicht an den Ort angebunden sind.

Auf der Nordwestseite der Münsterstraße befindet sich eine Schulbushaltestelle. Bewohner der privaten Nebenfahrbahn (Wohnbebauung an der Münsterstraße) können die Haltestelle nur über den Grünstreifen erreichen. Die reguläre Haltestelle nördlich der Bahnlinie ist nicht fußläufig erreichbar. Von Seiten des Wohngebiets Wellenbogen sind die genannten Haltestellen nicht erschlossen. Hier besteht Handlungsbedarf. Von der Münsterstraße ist ebenfalls die Haltestelle an der Lehmbrakener Straße Höhe Kuhlenweg nur bedingt erreichbar. Hier bestehen große Sicherheitsmängel.

Entlang des südlichen Straßenabschnitts stehen die Wohngebäude verstreut beidseitig des Straßenraums, teilweise durch dichtes Grün vor Blicken geschützt. Mit über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts ist nur das Wohngebäude Münsterstraße/ Markenweg mit 70,4/61,2 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Während die von der Münsterstraße erschlossenen Wohngebäude auch nachts betroffen sind, ist die etwas zurückversetzte Bebauung, die von der Straße Humbusch erschlossen wird, nur nachts über den Auslösewerten belastet.



Tab. 9.4: Rahmenbedingungen L 551 Münsterstraße (Lehmbraken)

L 551 Münsterstraße (Lehmbraken)						
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil Tag/Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/l]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
von	bis	8.336	5,9/6,7	70	L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
Bahnquerung	Münsterstraße, Haus Nr. 489				68,6	59,4
Brinkweg	Markenweg				70,4	61,2
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifig, offene Rinnen; Bedarfs-LSA Höhe Brinkweg		Verschleißschicht stark abgefahren, Rinnen verkrautet, Markierungsmängel; punktuelle Schäden		
	Nebenanlagen	Rinne, Bankett, teilweise befestigter Streifen anschließend an Rinne		Seitenbereiche ungepflegt, Lehmbraken Süd: vereinzelt Parken auf Grünstreifen		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Tempo 70 statt Tempo 100, Tempo 50 vor Bahnübergang (jeweils Richtung Übergang), Achtung Straßenschäden				
Unfallhäufigkeiten		Keine Auffälligkeiten				
ÖPNV		Bushaltestelle Bahnübergang, einseitig Richtung Haltern am See: VS 273E (nur Einsatzwagen), VRR 062.		Busbucht, kein Gehweg oder Aufstellbereich, Haltestellenschild fast zugewachsen Busverkehr mit Haltestelle in Gegenrichtung nicht vorhanden. Nächste Haltestelle auf Lehmbrakenener Straße zu weit und nicht über Gehwege erreichbar.		
Realnutzung		Wohnen		Lehmbraken Nord: anbaufrei, Häuser stehen jedoch teilweise nah am Straßenrand Lehmbraken Süd: Bebauung mit Lücken, teilweise anbaufrei		
Baustruktur der Wohnbebauung		Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser				
						
Münsterstraße, Blick Richtung Haltern am See		Münsterstraße, Blick Richtung Bahnübergang		Münsterstraße, Blick Richtung Brinkweg		



## Maßnahmenvorschläge

### Lehmbraken, nördlicher Straßenabschnitt

- Erneuerung Verschleißschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ( $\leq -2$  (bis  $-7$ ) dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab der Lehmbrakener Straße Richtung Haltern am See um 150 m in Fahrtrichtung Haltern am See von 70 auf 50 km/h ( $-1,8$  dB(A)).
- Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot nachts (ca.  $-1,4$  dB(A)) zwischen Lehmbrakener Straße und Brinkweg. Bestimmung von Zeitfenster und eventuelle Sondergenehmigungen in Abstimmung mit betroffenen Betrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Überholverbot zwischen Lehmbrakener Straße und Heidland.
- Förderung Fußgänger-/Fahrradverkehr und ÖPNV:
  - Ausbau Gehweg durch Befestigung des Seitenstreifens und Abtrennung/Sicherung zur Fahrbahn zwischen Privatweg und Haltestelle (etwa 30 m). Zuständig: Stadt Haltern am See, Straßen.NRW.
  - Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle (Inklusion). Zuständig: Straßen.NRW.
  - Querungssicherung in Höhe der Haltestelle über die Münsterstraße sowie auf der Lehmbrakener Straße im Einmündungsbereich. Zuständig: Straßen.NRW, Stadt Haltern am See.
  - Einseitig Gehwegausbau auf der K 31 Lehmbrakener Straße. Zuständig: Stadt Haltern am See.

### Lehmbraken, südlicher Straßenabschnitt

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 auf 50 km/h zwischen Münsterstraße, Haus Nr. 360, und Brinkweg ( $-1,8$  dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Lkw-Verbots nachts (ca.  $-1,4$  dB(A)) zwischen Brinkweg und L 652 Sythener Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Überholverbot zwischen Brinkweg und Münsterstraße 372.

## Erläuterung und Empfehlungen

### Lehmbraken, nördlicher Straßenabschnitt

Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht..... $\geq -2$  (bis  $-7$ ) dB(A)  
Lkw-Verbots nachts.....ca.  $-1,4$  dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt von maximal 68,6 dB(A) tags um 2,0 dB(A) auf 66,6 dB(A) und nachts von 59,4 dB(A) um 3,4 dB(A) auf 56,0 dB(A).



Die Fassadenpegel der zurückspringenden Gebäude sinken durch die Maßnahmen unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Die zum Straßenraum vorspringenden Gebäude bleiben weiterhin bis zu maximal 1,6/1,0 dB(A) über den Auslösewerten belastet.

Aufgrund der besonders hohen Lärmbelastung am Gebäude Münsterstraße, Haus Nr. 367 (Münsterstraße/ Markenweg) wird den Eigentümern die Beantragung der Förderung von passivem Lärmschutz bei Straßen.NRW empfohlen.

Angenommen wird bei dieser Berechnung ein  $D_{\text{Stro}}$ -Wert von -2 dB(A). Um eine weitergehende Entlastung zu erreichen, ist eine lärmindernde Asphaltdeckschicht mit einer Minderungswirkung von  $\geq 3$  dB(A) erforderlich.

Lehmbraken, südlicher Straßenabschnitt

Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h auf 50 km/h.....-1,8 dB(A)  
Lkw-Verbots nachts.....-1,4 dB(A)

Die Immissionsbelastung sinkt von maximal 70,4/61,2 dB(A) ganztags/ nachts um 1,8 dB(A) auf 68,6/58,0 dB(A) ganztags/ nachts. Damit können die Gebäude der Siedlung Humbusch sowie die beiden gegenüber liegenden Gebäuden unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) entlastet werden, das Gebäude Münsterstraße Nr. 360 liegt nur noch geringfügig über den Auslösewerten.

Trotz der Maßnahmen werden die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts an dem Wohngebäude Münsterstraße, Haus Nr. 367, weiterhin deutlich überschritten. Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten zur Lärminderung werden ergänzend private Investitionen zum Lärmschutz für das Wohngebäude Münsterstraße Nr. 367 empfohlen (siehe Kap. A 4.).

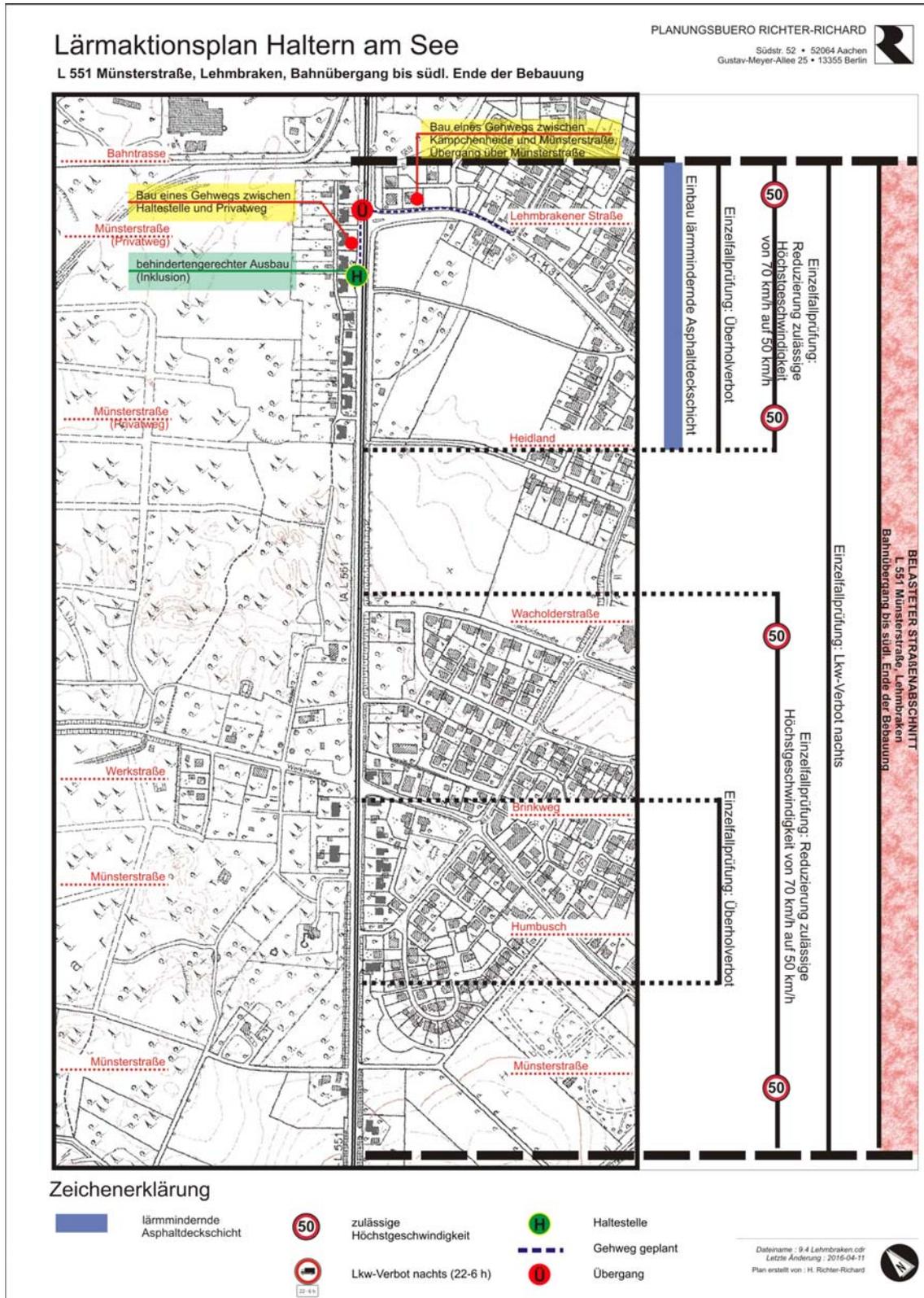


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht B 551 Münsterstraße (Ortsdurchfahrt Lehmbraken)



### 9.2.5 L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern)

Die Münsterstraße führt parallel zur A 43 von Dülmen in die Innenstadt. Die DTV liegt 13.896 Kfz mit einem Schwerlastverkehr von 3,5/4,0 % ganztags/ nachts. Ein Großteil des Verkehrs wird über die L 652 von der Anschlussstelle A 43, Lavesum, zugeführt (DTV auf Münsterstraße nördlich der L 652 bei Lehmbraken 8.336 Kfz).

Mit Fassadenpegeln >70/60 dB(A) ganztags/ nachts ist nur das einzeln stehende Wohngebäude Münsterstraße, Haus Nr. 79, gegenüber dem Gewerbestandort (Fachmärkte, Café) betroffen. Anschließend in Richtung Innenstadt sind Gebäude auf der Ostseite bis zu 69,2/59,9 dB(A) ganztags/ nachts betroffen. Die Westseite ist nicht von Fassadenpegeln >65/55 dB(A) ganztags/ nachts betroffen.

Die Berechnung des Lärmaktionsplans geht zwischen Kreisverkehr und Haus Nr. 67 von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h aus. Tatsächlich beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch 50 km/h. Daraus ergibt sich eine Verringerung der Lärmimmissionen um 1,8 dB(A). Die Lärminderung geht in die nachfolgenden Daten ein.

Der Straßenabschnitt führt in gerader Linie von der Lohausstraße bis zum Breitenweg. Die Fahrbahn ist trotz der begleitenden Baumreihen über die gesamte Strecke einsehbar. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass der Wechsel von Tempo 70 auf 50 km/h nicht ausreichend beachtet wird.

Die L 551 Münsterstraße ist nicht Teil des Radverkehrsnetzes. Da keine Verbindung in die angrenzenden Wohngebiete besteht, ist die Verbindung nur von nachgeordneter Bedeutung, z. B. Erschließung des Gewerbegebiets Münsterknapp mit den Einkaufsmöglichkeiten. Dennoch besteht in Richtung Lehmbraken ein getrennter Geh-/ Radweg (bis zum Gewerbegebiet) und in Richtung Innenstadt ein Radfahrstreifen.

Auf der Westseite führt parallel zur Münsterstraße hinter der Bebauung eine Wegeverbindung (Straße In der Borg) hauptsächlich für den nichtmotorisierten Verkehr, die an der Hansestraße beginnt und nördlich angrenzend an das Dänische Bettenlager in die Münsterstraße mündet und endet.

Im Bereich der Belastungsachse besteht keine Verbindung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr von den beidseitig angrenzenden Wohngebieten mit der Münsterstraße und deren Einkaufsmöglichkeiten:

- Die einzige Anbindung aus dem Wohngebiet "In der Borg" ist ein unauffälliger Durchlass (abschließbare Tür) im Sicht-/ Lärmschutz des Supermarkts.
- Auch aus dem östlichen Wohngebiet fehlt die Anbindung an den Einkaufsbereich. Von den Anwohnern wird zz. ein ungepflegter Pfad zwischen der Bebauung an der Straße Im Wienäckern und durch den Grünzug ("Betreten auf eigene Gefahr") zum Parkplatz genutzt. Für Fahrradfahrer ist der Weg nicht nutzbar.
- An der Münsterstraße gibt es zwischen den Einzelhandelsstandorten auf der Ost- und Westseite einen an einem Trampelpfad deutlich erkennbaren Querungsbedarf.



Tab. 9.5: Rahmenbedingungen L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern)

		L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern)					
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil Tag/Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/l]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		von	bis				L <sub>den</sub> / L <sub>night</sub>
		Lohausstraße	Haus Nr. 67	13.896	3,5/4,0	50	70,8 / 61,3
		Haus Nr. 67	Im Dahläckern	13.896	3,5/4,0	50	69,2 / 59,9
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zwei- bis dreistreifig, Westseite durchgängig mit Radfahrstreifen, Ostseite Schutzstreifen/ Radfahrstreifen Lohausstraße bis Geh-/ Radweg Anfang, Parkstreifen ab Geh-/ Radweg bis Breitenweg. Knoten Münsterstraße/ Lohausstraße Kreisverkehr; LSA Knoten L 551/ Im Dahläckern/ Breitenweg			Asphalt D <sub>Stro</sub> -Wert = 0, Ausbau mit Borden, Fahrbahn stark abgenutzt, markierte Parkstreifen zu schmal		
	Nebenanlagen	Westseite: Gehweg mit wassergebundener Decke/ Baumreihe Ostseite: vor Einzelhandel Grünstreifen (kein Gehweg), anschließend Bankett/ Baumreihe, gemeinsamer Geh-/ Radweg			Westseite: teils ungepflegt, Grünstreifen nur ansatzweise erkennbar, teils in befestigter Fläche Ostseite: breiter Gehweg gepflastert, guter Zustand		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Überholverbot					
Unfallhäufigkeiten		Keine Auffälligkeiten					
ÖPNV		Ohne Haltestelle					
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe					
Baustruktur der Wohnbebauung		Wohnen weitgehend 2½-geschossig, Gewerbe 1-geschossig, Einfamilienhäuser in offener Bauweise, im mittleren Abschnitt mit Vorgärten			Keine homogene Bebauung wegen häufiger Unterbrechung durch großflächiges Gewerbe.		
 <p>Münsterstraße, Blick auf Münsterstraße, Haus Nr. 79 (Westseite)</p>		 <p>Münsterstraße, Beginn Wohnbebauung auf Ostseite</p>			 <p>Münsterstraße, Blick Richtung Lohausstraße</p>		



## Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 auf 30 km/h zwischen Münsterstraße Nr. 67 und der Straße Im Dahläckern, ggf. Aufhebung nach Erneuerung der Deckschicht (2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Unterstützung Temporeduzierung: Dialog-Display Höhe Haus Nr. 76 Richtung Innenstadt, Dialog-Display ca. 50 m nördlich der Einmündung Breitenweg Richtung Norden. Zuständig: Stadt Haltern am See, Straßenverkehrsbehörde.
- Erneuerung der Verschleißschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-2 (bis -7) dB(A)) zwischen Haus Nr. 67 und der Straße Im Dahläcker. Zuständig: Straßen.NRW.
- Fußgänger- und Radverkehrsförderung: Erneuerung der wassergebundenen Decke des Gehwegs auf der Westseite (Einbeziehung des Grünstreifens wie im nördlichen Abschnitt), Pflasterung der Grundstückszufahrten. Zuständig: Stadt Haltern am See.
- Fußgänger- und Radverkehrsförderung:
  - Mittelinsel als Übergang zwischen den Einzelhandelsstandorten nördl. der Zufahrt zum Supermarkt (ca. 100 m südlich der Lohausstraße). Zuständig: Straßen.NRW.
  - Ausbau der Wegeverbindung durch die Grünfläche zur Straße Im Wienäckern. Zuständig: Stadt Haltern am See.
- Fußgänger- und Radverkehrsförderung: Mittelinsel mit Übergang in Verlängerung der Einmündung der Straße In der Borg (100 m nördlich von Im Dahläckern). Zuständig: Straßen.NRW, Stadt Haltern am See.
- Fassung des Straßenraums
  - Pflanzung einer Baumreihe auf dem breiten Grünstreifen vor dem Einzelhandelsstandort oder Begrünung der Böschung. Zuständig: Stadt Haltern am See, ggf. Eigentümer.
  - Schließung der Baumreihe auf der Ostseite. Zuständig: Stadt Haltern am See.
  - Pflanzung einer Hecke als Abgrenzung zum Dänischen Bettenlager auf dem privaten Grünstreifen im Einvernehmen mit den Eigentümern. Zuständig: Stadt Haltern am See, ggf. Eigentümer.
  - Pflanzung eines Solitärs in das Grünbeet Münsterstraße/ Breitenweg (Süd-Ost-Ecke) als Blickfang. Zuständig: Stadt Haltern am See.



## Erläuterung und Empfehlungen

### Lohausstraße bis Münsterstraße Nr. 67

Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen werden ergänzend private Investitionen zum Lärmschutz für das Wohngebäude Münsterstraße Nr. 79 als Empfehlung aufgenommen (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern, soweit nicht vorhanden, siehe auch Kap. A 4.).

### Münsterstraße Nr. 67 bis Straße Im Dahläckern

Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 auf 30 km/h.....-2,4 dB(A)  
Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht.....-2 (bis -7) dB(A))

Um die Betroffenen weitgehend zu entlasten, ist eine Senkung der Lärmimmissionen um etwa 5 dB(A) erforderlich. Das kann tags durch eine lärmindernde Asphaltdeckschicht mit einer Minderungswirkung von mindestens 4 dB(A) annähernd erreicht werden, nachts verbleiben nur noch geringfügige Überschreitungen (bis zu 0,9 dB(A)).

Aufgrund der punktuell besonders hohen Lärmbelastung wird den Eigentümern die Beantragung der Förderung von passivem Lärmschutz für die Münsterstraße Haus Nr. 79 bei Straßen.NRW empfohlen.

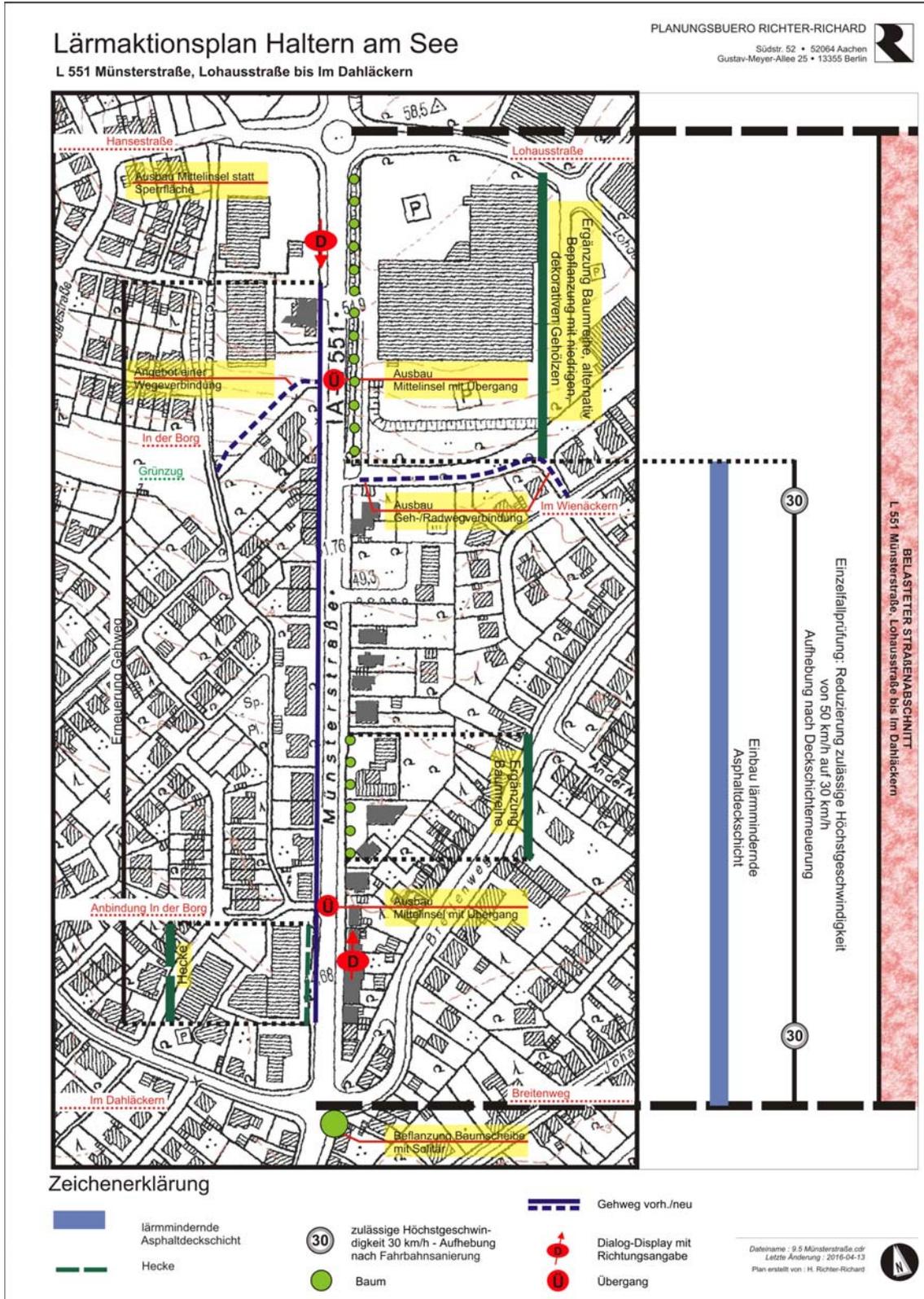


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht L 551 Münsterstraße (Lohausstraße – Im Dahläckern)

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)



### 9.3 Schienenverkehr

Auf Bundesebene wurden folgende Maßnahmen zur Lärminderung an bundeseigenen Schienenwegen ergriffen:

- **Lärmabhängiges Trassenpreissystem**  
Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die OB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend "leise" Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen leistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortgeschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.
- **Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen**  
"Flüsterbremsen" glätten beim Bremsvorgang die Räder und senken so das Fahrgeräusch des Zuges erheblich.
- **Lärmsanierungsprogramm**  
Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind. Hierzu wurde ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung entwickelt.



## 10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2018 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2018 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt. Es handelt sich im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

### 10.1 Straßenverkehr

Im Lärmaktionsplan der 3. Stufe erfolgt die Evaluierung der 2. Stufe des Lärmaktionsplans. Die unter Kapitel 9.2 aufgeführten Maßnahmen werden, sofern sie bis 2018 nicht oder nur teilweise umgesetzt werden konnten, im Lärmaktionsplan der 3. Stufe weiterverfolgt.

In Kapitel 9.2 ist nicht für alle Abschnitte der Belastungsachsen eine Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht vorgesehen. Langfristig sollen auch auf den verbliebenen Straßenabschnitten im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen lärmindernde Asphaltdeckschichten eingebaut werden.

Auf der Münsterstraße trägt die breite Fahrbahn zwischen Lohausstraße und Im Dahläckern zum Ausfahren der zulässigen Geschwindigkeit und auch zu deren Überschreitung bei. Aus diesem Grund ist langfristig ein Rückbau des Straßenabschnitts zu prüfen.

### 10.2 Schienenverkehr

Nach der Veröffentlichung des Pilot-Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird das EBA mit dem Lärmaktionsplan für das Jahr 2018 in die turnusgemäße Lärmaktionsplanung im Fünf-Jahres-Abstand einsteigen. Für die langfristige Strategie ist das Ergebnis des nächsten Lärmaktionsplans abzuwarten.



## 11. Finanzielle Informationen

Der Lärmaktionsplan bezieht sich ausschließlich auf Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen. Baulastträger ist damit im Wesentlichen Straßen.NRW.

Die Maßnahmen lassen sich wie folgt einordnen:

- Strategische Maßnahmen: Ein Teil der Maßnahmen des Lärmaktionsplans beruht auf stadtbezogenen, strategischen Maßnahmen bzw. der Aufnahme von Maßnahmen aus kommunalen Planungen. In diesem Zusammenhang ist eine Aufwertung der Wallstraßen (Rochfordstraße/ Friedrich-Ebert-Damm/ Friedrich-Ebert-Wall/ Schüttenwall/ Nordwall/ Lavesumer Straße) sowie Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept und Inklusion im ÖPNV zu nennen. Direkte Kosten für lärmindernde Maßnahmen sind daraus nicht abzuleiten.
- Lärmrelevante bauliche Maßnahmen, die in der Baulast von Straßen.NRW liegen: Hier handelt es sich um Deckschichternewerungen auf der B 58 und der L 551 in einer Länge von etwa 2,9 km. Diese sollten prioritär in das Sanierungsprogramm (Erneuerung, Umbau und Neubau von Straßen) aufgenommen werden. Die Mehrkosten von maximal 1 EUR/m<sup>2</sup> für den Einbau lärmmindernder Asphaltdeckschichten (bei Austausch der Binderschicht) werden im Rahmen der Baumaßnahme finanziert. Welche Gesamtkosten hierdurch entstehen, ist abhängig von dem notwendigen baulichen Aufwand im Oberbau der Fahrbahn und von der Fahrbahnfläche, die im Bereich der Belastungsachsen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit  $\leq 50$  km/h erneuert werden sollen. Bei Vorhaben, die einen Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen auslösen, kann der Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten auch zur Reduzierung des Anspruchs auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster u. ä.) der Anlieger beitragen.
- Beschilderungs-/ Markierungsarbeiten: Diese Maßnahmen stellen die wirtschaftlichste und schnellste Möglichkeit zur Senkung von Lärmimmissionen dar. Es ist von einem Kostenaufwand von rund 14.000 EUR auszugehen. Die Einzelpositionen sind nachfolgend in Tabelle 7.1 aufgeführt.
- "Grüne Wellen" mit einer verminderten Progressionsgeschwindigkeit: Die Umprogrammierung der Signalsteuerung sind mit einem relativ hohen Aufwand (ggf. einschließlich Erneuerung der Infrastruktur) verbunden. Da ihre verkehrsverstetigende Wirkung sowohl zur Entlastung der Umwelt wie auch zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit führt, sind sie auch nach einem späteren Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht sinnvoll. Für die Umsetzung sind als grobe Schätzung Mittel in einer Größenordnung von 120.000 EUR erforderlich (siehe Tabelle 7.1).
- Maßnahmen ohne direkte lärmmindernde Wirkung: Maßnahmen zur Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr, ÖPNV und Aufenthaltsqualität führen nicht zu einer kleinräumlichen lokalen Lärminderung. Sie wirken strategisch bei einer erfolgreichen Umsetzung in der Fläche. Diese Maßnahmen liegen je nach Lage und Ausführung in der Baulast der Stadt, des Kreises oder des Landes. Die planerische Untersuchung von baulichen Einzelmaßnahmen an bestimmten Belastungsachsen soll im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen möglichst bis zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der dritten Stufe erfolgen. Durch die schwierige Zuordnung der Baulastträger lassen sich die Kosten und deren Zuordnung zu den jeweiligen Baulast- und Aufgabenträgern derzeit nicht beziffern.



Tab. 11.1: Kostenschätzung (ohne Maßnahmen des Umweltverbunds)

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Umsetzung	Kosten, pauschal (EUR)
B 58	Saarbrückenstraße – Recklinghäuser Damm	Senkung Progressionsgeschwindigkeit mit Koordinierung der	Berechnung 9 LSA-Knotenpunkte	120.000
L 551	Lehmbrakener Straße – Heidland	Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h	4 x Z 274/278	800
L 551	Lehmbrakener Straße – Heidland	Lkw-Verbot nachts	4 x Z 253 + ZZ 1040-30	850
L 551	Lehmbrakener Straße – Heidland	Überholverbot	Markierung geschlossene Linie 0,3 km, Z 295	3.000
L 551	Brinkweg – südl. Ortsausgang	Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h	5x Z 274/278	1.000
L 551	Brinkweg – L 652 Sythener Straße	Lkw-Verbot nachts	10 x Z 253 + ZZ 1040-30	2.100
L 551	Brinkweg – Münsterstraße 375	Überholverbot	Markierung geschlossene Linie 0,4 km, Z 295	4.000
L 551	Lohausstraße – Im Dahläckern	Reduzierung zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h	4 x Z 274/278	800
B 58/ L 551	Weseler Straße/ Münsterstraße	Dialog-Display	4 x	800
<b>Gesamt</b>				<b>133.350</b>

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)



## 12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Bewertung wird dadurch erfolgen, dass für die in der zweiten Stufe beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden.

Sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2018 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik neu berechnet werden, können die Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenzahlen 2012 zu 2017 ermittelt werden, um eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans zu ermöglichen.



### 13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Wirkungen der lärmreduzierenden Maßnahmen sind in Kapitel 9.2 bei den einzelnen Belastungsachsen aufgeführt.

Die zu erwartende Lärminderung durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans wird bei den Belastungsachsen in Kapitel 9.2 kommentiert.

Durch Beschilderungs- und Markierungsarbeiten und "Grüne Wellen" mit verminderter Progressionsgeschwindigkeit können die Lärmspitzen >70/60 auf den Belastungsachsen abgebaut werden. Die Wohnbebauung

- angrenzend an den Friedrich-Ebert-Damm und
- entlang der Weseler Straße zwischen Drususstraße und Holtwicker Straße auf der Nordseite

wird durch die "Grüne Welle" mit verminderter Progressionsgeschwindigkeit (35-40 km/h) unter die Auslösewerte des Lärmaktionsplans entlastet. Weiterhin von Immissionen >70/60 ist das Wohngebäude Münsterstraße, Haus Nr. 79, betroffen. Hier im Bereich des Gewerbegebiets sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen zur Lärminderung vor. Ansonsten überschreiten die Fassadenpegel auf den Belastungsachsen die Auslösewerte von 65/55 dB(A) weiterhin zwischen 1-2 dB(A). Darüber belastet bleiben hauptsächlich Wohngebäude

- auf der Nordseite der Weseler Straße zwischen Arminiusstraße und Augustusstraße,
- beidseitig der Weseler Straße zwischen Holtwicker Straße und Lavesumer Straße,
- auf der Rochfordstraße zwischen Koepfstraße und Bahnhofstraße.

Eine höhere Lärminderung ist durch den Einbau von lärmmindernden Asphaltdeckschichten zu erwarten. Bei einer Fahrbahnsanierung werden jedoch die Spitzengeräusche, die durch schadhafte Oberflächen bestehen, beseitigt. Die Spitzengeräusche gehen nicht in die Lärmkartierung ein.

Mit den Deckschichternewerungen, die kurzfristig anstehen, kann eine größere Entlastung der Betroffenen erreicht werden, was allerdings nicht bzw. nur auf wenigen Abschnitten zu einer Unterschreitung der Auslösewerte führt:

- Auf der Münsterstraße bleiben dennoch die Wohngebäude Haus Nr. 22-32, 68 und 69 sowie Nr. 469 weiterhin über den Auslösewerten belastet.
- Auf der Weseler Straße bleiben nach Einbau einer lärmmindernden Deckschicht der überwiegende Teil der Wohngebäude 2-3 dB(A) über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet.
- Auf der Weseler Straße zwischen Holtwicker Straße und Lavesumer Straße und auf der Rochfordstraße zwischen Koepfstraße und Bahnhofstraße werden die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags wie nachts sogar bis zu 3-4 dB(A) überschritten.

Auf der Weseler Straße wird eine weitgehende Senkung der Immissionen auf die Auslösewerte nur mit einer weiterentwickelten Asphaltdeckschicht mit einem Lärminderungspotenzial von mindestens -5 dB(A) erreicht.

Verstetigung des fließenden Verkehrs geht nicht in die Lärmberechnung (VBUS/RLS 90) ein, trägt aber zu einer Lärminderung bei. Die Immissionen können auf der Achse Weseler Straße – Roch-



fordstraße – Friedrich-Ebert-Damm daher in Kombination mit einer "Grünen Welle" noch einmal gesenkt werden, so dass bereits der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht mit einem Lärminderungspotenzial von -4 dB(A) zur Unterschreitung der Auslösewerte führen würde.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgesehenen Maßnahmen und deren Lärminderungspotenzial, aufgeteilt entsprechend den Maßnahmengruppen in Kapitel 11.:

- 1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen,
- 2 "Grüne Wellen" mit einer verminderten Progressionsgeschwindigkeit,
- 3 lärmrelevante bauliche Maßnahmen, die im Haushalt der Stadt enthalten sind,
- 4 lärmrelevante bauliche Maßnahmen, die nicht im Haushalt der Stadt enthalten sind.

Angegeben wird das Lärminderungspotenzial, das durch die im Lärmaktionsplan genannten lärm mindernden Maßnahmen erreichbar ist. Dort, wo eine lärm mindernde Asphaltdeckschicht als Maßnahme vorgesehen ist, wird das zz. erreichbare Lärminderungspotenzial von 3 dB(A) angesetzt und das einschließlich der lärm mindernden Asphaltdeckschicht erreichbare Lärminderungspotenzial als Klammerwert angegeben. Bei der "Grünen Welle" wird allein die Temporeduzierung als Lärminderungsfaktor berücksichtigt.



Tab. 13.1: Lärminderungspotenzial

Straße/ Straßenabschnitt		Maßnahmen- gruppe				maximale Fassa- denpegel Bestand L <sub>den</sub> /L <sub>night</sub>	Lärm- minderungs- Potenzial Maßnahmen StVO	mittleres Lärmmin- derungs- potenzial lärmmin- dernder Asphalt- deck- schicht	maximale Fassa- denpegel nach Umset- zung der Maßnah- men L <sub>den</sub> /L <sub>night</sub>
von	bis	1	2	3	4				
<b>B 58 Weseler Straße</b>									
Saarbrücken- straße	Dorstener Straße					68,5/59,6	0	0	68,5/59,6
Dorstener Straße	Burbrockstra- ße		x		x	68,2/59,3	-2	-3	66,2/57,3 (65,2/56,3)
Burbrockstra- ße	Arminiusstra- ße		x		x	68,4/59,5	-2	-3	66,4/57,3 (65,2/56,5)
Arminiusstra- ße	Augustusstra- ße		x		x	70,0/61,0	-2	-3	68,0/59,5 (67,0/58,1)
Augustusstra- ße	Tiberiusstraße		x		x	69,7/60,8	-2	-3	67,7/58,1 (66,7/57,1)
Tiberiusstraße	Drususstraße		x		x	69,1/60,1	-2	-3	67,1/58,1 (66,1/57,1)
Drususstraße	Holtwicker Straße		x		x	69,6/60,6	-2	-3	67,6/58,6 (66,6/57,6)
Holtwicker Straße	Lavesumer Straße		x		x	70,7/61,7	-2	-3	68,7/59,7 (67,9/60,7)
<b>Rochfordstraße – Friedrich-Ebert-Damm</b>									
Lavesumer Straße	Koepfstraße		x			68,4/59,5	-2	0	66,4/57,5
Koepfstraße	Bahnhofstraße		x		x	71,5/62,7	-2	-3	69,5/60,7 (68,5/59,7)
Bahnhofstra- ße	Friedrich- Ebert-Wall		x			66,1/57,3	-2	0	64,1/55,7
<b>L 551 Münsterstraße - Lehmbraken</b>									
Lehmbrakener Straße	Haus Nr. 489	x			x	68,6/59,4	-1,8/-3,2	-3	66,8/56,2 (65,6/55,0)
Brinkweg	Markenweg	x				70,4/61,2	-1,8/-3,2	0	68,6/58,0
<b>L 551 Münsterstraße, Lohausstraße – Im Dahläckern</b>									
Lohausstraße	Haus Nr. 67	x			x	70,8/61,3	0	0	70,8/61,3
Haus Nr. 67	Im Dahläckern	x			x	69,2/59,9	-2,4	-3	66,8/57,5 (66,2/56,9)

siehe auch Ergänzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Stufe (Nachtrag)



Anhang I.1  
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Anlage I.1

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung allgemeine Öffentlichkeit – Offenlegung vom 29.10.2015 bis 26.11.2015**

Bürger	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	23.11.2015	Weseler Str./Ecke Lavesumer Str.	Seit Jahren ist der Straßenbelag in einem sehr schlechten Zustand; dieser müsste erneuert werden. Als Notmaßnahme ist das Verfüllen der Schlaglöcher zwingend erforderlich.	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Laufende Straßenerhaltung erfolgt unabhängig vom Lärmaktionsplan. Für die Instandhaltung der Fahrbahn der Weseler Straße ist Straßen.NRW der zuständige Bauasträger.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Man sollte ernsthaft über eine andere Ampelschaltung nachdenken. Die jetzige Schaltung verursacht unnötige Staus an der Kreuzung (keine Grünphasen).	Der Knotenpunkt Weseler Straße/ Lavesumer Straße liegt innerhalb der im Lärmaktionsplan als Lärmschutzmaßnahme vorgesehenen "Grünen Welle".	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Messung des Lärmpegels sollte nach der Fertigstellung des Neubaus zwischen Gaststätte "Weseler Tor" und "Falken-Apotheke" durchgeführt werden. Wir haben festgestellt, dass nach der Erstellung des Neubaus an der Lavesumer Str. der Lärmpegel enorm gestiegen ist.	Die Lärmkartierung basiert auf dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren VBUS. Messungen sind nicht Gegenstand der Lärmkartierung. Die Karten beruhen auf dem Stand von 2010. Inzwischen eingetretene Veränderung gehen in die Lärmkartierung der 3. Runde ein (2017).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Geschwindigkeitsbegrenzungen für die landwirtschaftlichen Schlepper und Lkw sind wohl nicht einzuführen.	Das kann kontraproduktiv wirken und zu Staus führen. Mit der vorgeschlagenen "Grünen Welle" wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 35-40 km/h für alle Fahrzeuge bei einem stetigen Verkehrsfluss vorgeschlagen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	22.11.2015	Nordwall	Ich beantrage, die Straße "Nordwall in Haltern am See" in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Der Nordwall ist ein fester Bestandteil in dem Verkehrskonzept der Stadt Haltern am See und hat die gleichen Verkehrsmengen aufzunehmen wie die in Haltern vorhandenen Bundes- und Landstraßen. Die Verwaltung betont immer wieder, dass der Nordwall eine der wichtigsten Straßen in Haltern am See ist. Die Wichtigkeit dieser Straße ist aber nicht zu erkennen, wenn es um Schutzmaßnahmen für die Anwohner und um die Sauberkeit und Pflege der Straßenanlage geht.	Im Lärmaktionsplan sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben in Nicht-Ballungsräumen, wozu Haltern zählt, nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) zu betrachten. Der Nordwall gehört als Stadtstraße nicht zu dieser Kategorie	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Seit dem Um-/ Ausbau der Straße haben sich die Verkehrsbelastungen immer weiter erhöht. Schutzmaßnahmen für die Anwohner des Nordwalls wurden immer wieder mit der Begründung, dass der für den Um-/Ausbau des Nordwalls erhaltene Zuschuss dann zurück zu zahlen sei, abgelehnt.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Bürger	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Es kann aber nicht sein, dass die Anwohner des Nordwalls völlig schutzlos immer weiter steigende Umweltbelastungen ertragen müssen, nur weil sich die Verwaltungen der Stadt Haltern am See am falschen Zuschusstopf bedient hat. Den Beweis, dass die Bezirksregierung Schutzmaßnahmen für die Anwohner des Nordwalls untersagt, hat die Verwaltung der Stadt Haltern bis heute noch nicht erbracht. Hier nun einmal die für ein Gutachten ermittelten DTV-Werte:  Vor dem Um-/Ausbau des Nordwall  30.10.2001 = 11.984  14.02.2002 = 11.207  Nach dem Um-/Ausbau des Nordwall  13.02.2003 = 9.762  18.02.2003 = 9.695</p> <p>Bei den Werten nach dem Ausbau ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Zählungen unmittelbar nach Fertigstellung der Straße erfolgten. Mehrfach durchgeführte spätere Verkehrszählungen haben zwischenzeitlich wieder die Höhe der vor dem Ausbau ermittelten Werte erreicht.</p> <p>Bei der Ermittlung des Lärmpegels hat der Gutachter in seinem Gutachten bereits auf folgendes hingewiesen: "Bei einem Angleichen des DTV-Wertes wieder auf den Stand von 2002 würde der Beurteilungspegel 68 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betragen." Hier ist bereits klar und deutlich erkennbar, dass auch der Gutachter weitere steigende Verkehrsmengen erwartet hat.</p> <p>Ebenso ist in diesem Gutachten nicht der punktuell auftretende erheblich Lärm berücksichtigt, der durch die zwischenzeitlich eingeführte Parkraumbewirtschaftung entsteht.</p>	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Den Anwohnern des Nordwalls ist durchaus bewusst, dass sie sich nicht den sicherlich weiter ansteigenden Verkehrsmengen verschließen können. Die Anwohner können aber aufgrund der vorliegenden Werte und Daten erwarten dass endlich etwas gegen die ganz erhebliche Belastung getan wird. Die Verwaltung der Stadt Haltern hätte schon vor Jahren entsprechende Verhandlungen mit der Bezirksregierung aufnehmen können um hier für alle Beteiligten eine erträgliche Lösung zu finden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Wenn der Nordwall jetzt auch nicht in dem Lärmaktionsplan aufgenommen wird, muss davon ausgegangen werden, dass wieder für diesen Bereich der Stadt Haltern am See nichts gemacht und erreicht wird.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Es gäbe genügend einfachste, aber wirkungsvolle Maßnahmen zum Schutz der Anwohner, die sicherlich nicht den Auflagen der Bezirksregierung Münster widersprechen würden. Umliegende Städte und Gemeinden beweisen hier eindrucksvoll, wie so etwas gehen kann.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	17.11.2015	Schüttenwall	Warum ist der Schüttenwall nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt?	Die Lärmkartierung wird vom LANUV zur	Der Lärmaktionsplan wird in Kapitel

Bürger	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Verfügung gestellt. Bei der Ausklammerung der Achse Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (L 551) handelt es sich nach Prüfung durch die Stadt Haltern am See um einen Fehler. Dieser wurde dem LANUV gemeldet und um Korrektur gebeten. Die Lärmkartierung wird zz. für die 3. Runde des Lärmaktionsplans mit den DTV-Werten von 2014 aktualisiert. Die Achse Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (L 551) wird darin neu bewertet.	5.1 um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.
			Warum wurde nur ab Münsterstraße (Im Dahläckern - Münsterstr. Haus Nr. 75) Messungen durchgeführt und wie uns scheint, leider nicht auf dem Schüttenwall. Die Lärmbelastigung auf dem Schüttenwall kann nicht geringer sein. Alleine schon durch die dichtere Bebauung des Schüttenwalles und der gesamten Verkehrsaufnahme vom Dahläckern/Breitenweg/ Münsterstr./ Nordwall/ B 58/ Recklinghäuserdamm/ Sixtusstr./ Lippstr.	Siehe oben. Hinweis: Die in den strategischen Lärmkarten ausgewiesenen Lärmpegel werden berechnet und nicht gemessen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Wie die Verkehrssituation insgesamt ist, sieht man eigentlich zu fast jeder Zeit. Rückstau vom Kreisverkehr bis zur Kreuzung Sixtusstr./Lippstr. um Richtung Münster zu fahren. Auch die Fahrzeuge die vom Rückstau vom Kreisverkehr bis zur Kreuzung Im Dahläckern/Breitenweg über den Schüttenwall Richtung Recklinghausen fahren müssen bei uns am Haus vorbei.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Wir stellen den Antrag, auch Messungen des Schüttenwalles vorzunehmen und wenn dies bereits erfolgt ist, eine Veröffentlichung der Werte.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	25.11.5015	Weseler Straße	Herstellung eines glatten Straßenbelages und Flüsterasphalt.	Die Erneuerung mit einer lärmmindernenden Asphaltdeckschicht ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Geschwindigkeitsbegrenzung im betroffenen Innenstadtbereich auch schon wegen der vielen Schüler auf dem Weg von und zu den Schulen an der Holtwicker Straße und Weseler Straße. 30 km/h wären erheblich besser als 50 km/h. Das gilt insbesondere für den Bereich vor der Kurve an der Einmündung zur Lavesumer Straße.	Der Lärmaktionsplan sieht für die Achse Weseler Straße - Rochfordstraße die Einrichtung einer "Grünen Welle" mit verminderter Geschwindigkeit vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Schallschutzfenster von mindestens 50 dB an der Straßenseite sind erforderlich. 43 dB erweisen sich als zu gering.	Den Betroffenen wird dazu geraten, die Angebote von Straßen.NRW in Anspruch zu nehmen. Detaillierte Ausführungen finden Sie unter <a href="http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html">www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html</a>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Lkw sollten auf dem Weg nach Lüdinghausen oder nach Wulfen die Umgehung A43 Haltern und Abfahrt Kreuz A52 Richtung Flaesheim	In Kapitel 9.1 - Strategische Maßnahmen - des Lärmaktionsplans wird auf	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Bürger	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			nutzen, um damit den Innenstadtbereich zu entlasten. Viele fahren aus Richtung Wulfen kommend über die B58 und anschließend weiter Richtung Lüdinghausen bzw. auch umgekehrt. Das wurde besonders bei zahlreichen landwirtschaftlichen Transporten mit Mais, Stroh oder auch Erde beobachtet.	den Fortschreibungsbedarf der Verkehrsentwicklungsplanung, die ein Lkw-Lenkungskonzept einschließt, hingewiesen.	
5	25.11.2015	Weseler Straße	Ich wohne an der Weseler Straße in Höhe der beiden Tankstellen. Hier fahren im Schnitt laut Studie täglich 13.260 Fahrzeuge stadtein- und stadtauswärts. Die Belastungen steigen durch den Lkw-Verkehr und die schweren landwirtschaftlichen Schlepper, die vor allem zu den Erntezeiten über die Straße donnern. Bei einem Lärmpegel von tagsüber 70 dB(A) empfinde ich das als extreme Beeinträchtigung der Lebensqualität. Wissenschaftliche Studien ergaben, dass Herz- und Kreislaufstörungen die Folge sein können. Zu Hauptverkehrszeiten ist es jedenfalls unmöglich, in Ruhe im Garten zu sitzen. Im Haus ist der Lärm nur bei geschlossenen Fenstern zu ertragen.	Der Abschnitt der Weseler Straße ist Gegenstand des Lärmaktionsplans. Denkbare Lärminderungsmaßnahmen auf der Weseler Straße sind dort dargestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Fahrbahndecke ist abgenutzt.	Die Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ist eine Maßnahme des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Ampelschaltung sorgt für weitere Belastung. Obwohl sie versprochen war, gibt es keine grüne Welle. Der unstete Verkehrsfluss durch das ständige Abbremsen und Anfahren zerrt an den Nerven.	Der Lärmaktionsplan sieht für die Achse Weseler Straße - Rochfordstraße die Einrichtung einer "Grünen Welle" mit verminderter Geschwindigkeit vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Mein Anliegen ist, im Sinne der Anwohner für eine Entlastung zu sorgen und Maßnahmen zu ergreifen, die ein Leben und Wohnen an der Weseler Straße erträglicher machen. Ich habe dort Eigentum, ein Umzug kommt daher für mich und meine Familie nicht infrage. Die Stadt sollte aktiv werden und Einfluss nehmen auf eine Verbesserung der Lebensqualität an den Hauptverkehrsadern Halterns.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	24.11.2015	L551 Münsterstraße, Lohausstraße bis Dahläckern	Fahrverbot für Lkw und schwere Traktoren (Sand- bzw. Schutt-Transporte haben in jüngster Vergangenheit stark zugenommen) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr.	Da keine Ausweichrouten bestehen, ist ein solches Verbot auf der Landesstraße nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Rückbau der Münsterstraße ab Kreisverkehr inkl. Verlegung um 2-3 m nach Osten, damit westlich ein richtiger Fahrradweg und Parkflächen mit Grünstreifen und Heckenbepflanzung entstehen können.	Die vorhandene Straßenaufteilung trägt zur Lärmentwicklung bei. Ein Rückbau/ Eine Neuaufteilung der Belastungsachse wird deshalb unterstützt. Eine kurzfristige Umsetzung ist aber nicht realistisch.	<b>Ergänzung der langfristig anzusehenden Maßnahmen - Prüfung eines Rückbaus der Münsterstrasse zwischen Lohausstraße und Im Dahläckern.</b>
			Geschwindigkeitsreduzierung zwischen 22:00 und 6:00 Uhr inkl. kontinuierlicher Kontrolle.	Geschwindigkeitsreduzierung ist Teil des Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans. Kontrollen sind nicht Gegenstand des LAP. Der Hinweis wird weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Gerade zu der schönen Jahreszeit, vor allem an Sams- bzw. Sonnta-	Spitzengeräusche und Messungen sind	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Bürger	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			gen fahren unzählige und oft viel zu laute Motorräder. Hier sollten Geschwindigkeits- und Schallmessungen erfolgen.	nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird weitergeleitet.	
			Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass es besser ist die Ursachen zu beseitigen als die Symptome zu bekämpfen. Trotzdem muss genau wie bei Hausnummer 79 auch für die Häuser Nr. 67-65.... auch passive Schallschutzmassnahmen empfohlen werden!	Der Abschnitt Münsterstraße Nr. 67 bis Im Dahläckern wird durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans weitgehend entlastet. Die Empfehlung zu passivem Lärm-schutz wird gegeben, da die Münsterstraße Nr. 79 nicht ausreichend entlastet werden kann. Als eigenverantwortliche Maßnahme handelt es sich jedoch nicht um eine Maßnahme des Lärmaktionsplans.	Die Empfehlung von passivem Lärm-schutz wird aus dem Maßnahmenkatalog gestrichen und stattdessen unter "Erläuterung und Empfehlungen" darauf hingewiesen.
			Das Verkehrsaufkommen muss gerechter verteilt werden. Entlastungsstraßen freigegeben bzw. bauen (Prozessionsstraße, Breitenweg usw.).	Zur Kenntnis genommen. Verkehrsverlagerung ist mit einer höheren Belastung anderer Betroffener verbunden und insofern nur bedingt als lärmmindernde Maßnahme einsetzbar. Ansonsten wird in Kapitel 9.1 - Strategische Maßnahmen - des Lärmaktionsplans auf den Fortschreibungsbedarf der Verkehrsentwicklungsplanung hingewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	26.11.2015	Am Heidwinkel	Das Gebäude Hausnummer 159 gehört ebenfalls zum alten Bestand und fehlt in der Aufzählung.	Der alte Baubestand (Doppelhaus mit unterschiedlicher Straßenzuordnung) wurde nicht vollständig aufgeführt.	Änderung: Ergänzung der Weseler Straße Nr. 159 als alter Baubestand im Lärmaktionsplan.
			Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass wir uns durch die von der B 58 ausgehende Lärmbelastung deutlich beeinträchtigt fühlen. Dies betrifft insbesondere den Aufenthalt in unserem Garten, die Aufenthaltsqualität ist dort deutlich eingeschränkt. Der in Rede stehende Straßenabschnitt der B 58 ist, insbesondere bedingt durch den Zubringerverkehr zwischen Auffahrt/Abfahrt A 43 und Innenstadt, sehr stark frequentiert. Dies bewirkt bereits eine hohe Grundbelastung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Auch Motorräder wirken, insbesondere in den Sommermonaten, sehr störend. Verstärkend hinzu kommt der Schwerlastverkehr insbesondere vom und zum naheliegenden Gewerbegebiet, der insbesondere auch nachts den Weg zur Autobahn über die B 58 nimmt. Wir meinen, dass auch bereits im Gebiet ab Saarbrückenstraße/ Völklingenstraße eine hohe Lärmbelastung herrscht.	Die Weseler Straße wurde ab der Saarbrückenstraße als Belastungsachse identifiziert und ist Teil des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Bürger	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>1. Der Feststellung hingegen, dass dieser Straßenabschnitt bereits durch Festlegungen in den entsprechenden Bebauungsplänen hinreichend vor Lärm geschützt ist, widersprechen wir.</p> <p>2. Eine Bepflanzung mit Laubgehölzen ist nicht hinreichend geeignet, vor der von der B 58 ausgehenden Lärmbelastung zu schützen. Als z. B. der Bebauungsplan Berghaltern I. Abschnitt aufgestellt wurde, war die Verkehrssituation noch eine ganz andere.</p> <p>Die vorhandene öffentliche Bepflanzung ist zwischenzeitlich in die Jahre gekommen und entsprechend in die Höhe gewachsen, nach unten hin aber eher kahl geworden und weist erhebliche Lücken auf. Im Winter und Frühjahr ist aufgrund des herabgefallenen Laubes überhaupt kein Schutz vorhanden.</p> <p>Auch die als Altbestand bezeichneten Gebäude sorgen für weitere Lücken im Lärmschutz, da Einfahrten/ Carports für weitere Unterbrechungen im Lärmschutz sorgen. Die Häuser Nr. 157 und 151 sind noch vor ein paar Jahren umfassend saniert und umgebaut worden, so dass hier auch nicht etwa absehbar wäre, dass sich diese Situation in einem überschaubaren Zeitraum ändern würde.</p>	<p>1. Die Aussage wird im LAP nicht gemacht. Maßgeblich für den Lärmaktionsplan ist die Lärmkartierung.</p> <p>2. Es handelt sich um die Empfehlung zum Lärmschutz im Bebauungsplan. Tatsächlich ist Begrünung kein probates Mittel der Lärminderung. Es bewirkt jedoch den sogenannten Wohlfühleffekt, wodurch die Immissionen nicht mehr so störend empfunden werden. Das war zur Zeit der Aufstellung des Lärmaktionsplans noch nicht bekannt. Eine Erhöhung der Immissionen durch Lücken in der Bepflanzung kann nicht entstehen.</p>	<p>Anderung: Der Hinweis im LAP auf Lärminderung durch Begrünung (Bebauungsplan 035 Berghaltern I. Abschnitt) wird gestrichen.</p>
			Wir halten daher den Maßnahmenkatalog nicht für ausreichend und schlagen vor, auch das Gebiet ab Saarbrückenstraße/ Völklingenstraße intensiver einzubeziehen. Wir beantragen, den Maßnahmenvorschlag Erneuerung der Deckschicht auf dem Abschnitt Dorstener Straße bis Arminiusstraße mit einer lärmindernden Asphalttschicht auszuweiten. Diese Maßnahme muss bereits wesentlich eher einsetzen, z. B. ab Saarbrückenstraße oder Völklingenstraße.	Die Maßnahme ist Teil der langfristigen Strategie (siehe Kapitel 10). Eine Fahrbahnerneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht wird vorerst auf die stärker belasteten Straßenabschnitte beschränkt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Des Weiteren bitten wir um Überprüfung, ob noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes möglich sind. So könnte z. B. eine Optimierung der sich auf öffentlichen Flächen befindlichen Anpflanzungen vielleicht Sinn machen und ggf. auch positive Auswirkungen mit sich bringen.	Siehe oben. Begrünung ist kein probates Mittel zur Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Höhendifferenz könnte in Bezug auf umliegende Gärten, gerade im Bereich ab Heidwinkel, ggf. noch weiter abgemildert werden.	Die Möglichkeit eines technischen Höhenausgleichs des leicht abfallenden Geländes wird nicht gesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	25.11.2015	Weseler Str.	Die Belästigung ist in den letzten drei Jahren stetig gestiegen, und dass ist auch zum Teil auf Traktoren, die keine zeitliche Begrenzung kennen und immer größer und schneller werden, zurückzuführen. Deshalb halte ich es für mehr als nötig in dem Bereich für den Einbau von Lärmschutzfenstern zu sorgen, da die Stadt in der Verantwortung ist, und ja auch die Folgen die daraus für die Gesundheit des einzelnen ja kennt. Lärmschutzwände können in diesem Bereich ja aus meiner Sicht bautechnisch nicht errichtet werden, was aber wahrscheinlich für noch mehr Beruhigung sorgen würde.	Die Stadt Haltern ist für den Einbau von Lärmschutzfenstern nicht zuständig, sondern der Straßenbaulastträger, Straßen.NRW. In Kapitel 4. des LAP sind Fördermöglichkeiten aufgezeigt. Den Betroffenen wird empfohlen, das Angebot von Straßen.NRW in Anspruch zu nehmen. Detaillierte Ausführungen finden sich unter <a href="http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html">www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html</a> .	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Vielleicht kann man von Seiten der Stadt auch durch eine Verlagerung	Da keine Ausweichrouten bestehen, ist	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Bürger	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>onswerte einzelner Fahrzeuge. Die Betrachtung und Verminderung dieser Lärmquelle ist unbedingt erforderlich.</p> <p>Ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigt wird in dem Lärmaktionsplan der landwirtschaftliche Verkehr, der in den letzten Jahren an der Weseler Straße deutlich zugenommen hat. Fahrzeiten an Samstagen von 8:00 Uhr morgens bis 20:00 Uhr abends sind in den Sommermonaten inzwischen der Regelfall. Die Nutzung der Fahrzeuge beschränkt sich dabei nicht nur auf Ernteeinsätze sondern auch häufig auf das Verbringen von Bauschutt, also eine Nutzung als Baufahrzeug.</p> <p>Zudem sollten die Fensterflächen an den Giebelseiten der traufständigen Gebäude in der Lärmbewertung berücksichtigt werden, da sich durch Schallreflexionen an den Giebelseiten eine zumindest gefühlte Summierung der Schallpegel ergibt. Dieser Lärm wird als unmittelbar und vordergründig störend empfunden.</p> <p>Wieso liegt bei Hausnummer 72 eine besondere Belastung hinsichtlich des Lärmpegels vor, in den übrigen Häusern in diesem Bereich nicht?</p>		
				Da keine Ausweichrouten bestehen, ist ein solches Verbot auf einer Bundesstraße nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die Berechnungen erfolgen durch das LANUV nach den gesetzlich vorgegebenen Berechnungsmethoden VBUS/VBEB).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die übrigen Gebäude sind nicht mit Immissionen >70/60 dB(A) belastet. Der Satz wird eindeutiger formuliert.	Ergänzung: "Mit Fassadenpegeln >70/60 dB(A) ganztags/ nachts sind <b>ausschließlich</b> das Haus Nr. 72 sowie die Gebäudezeile Haus Nr. 18 bis Nr. 22 betroffen (max. 70,7/61,7 dB(A) ganztags/ nachts).
10	24.11.2015	Weseler Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Absenkung der Geschwindigkeit auf der Weseler Str. auf 30 km/h von z. B. 22-6 Uhr.</li> <li>▪ Aufbringung von lärmminderndem Asphalt.</li> <li>▪ Die Ampelanlage(n) könnten mit einer Anforderungsschleife versehen werden, die erst ab vier Autos greift, damit die grüne Welle möglichst lang "läuft".</li> <li>▪ Speziell die Ampelanlage Weseler Str./ Ecke Holtwicker Str. kann auch über die Feuerwehr geschaltet werden.</li> <li>▪ Lkw-Verbot in den Nachtstunden, ebenso für landwirtschaftliche Fahrzeuge.</li> </ul>	<p>Mit der vorgeschlagenen "Grünen Welle" ist eine Tempo-Reduzierung (Progressionsgeschwindigkeit 35-40 km/h) verbunden.</p> <p>Die Erneuerung mit einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht ist eine Maßnahme des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Optimierung der grünen Welle ist Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Da keine Ausweichrouten bestehen, ist ein solches Verbot auf einer Bundesstraße nicht möglich.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



Anhang I.2  
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung Träger öffentlicher Belange - Offenlegung vom 29.10.2015 bis 26.11.2015**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1 Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Ruhr	19.11.2015	Harpener Hellweg 1 44791 Bochum Anne.Hoeckber@strassen.nrw.de	<p>Mit der Einführung der Technischen Regelwerke – "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RAST 06) im November 2008 macht der Bund folgende Vorgaben für Bundesstraßen im Bereich von Ortsdurchfahrten, denen sich das Land analog für Landesstraßen anschließt.</p> <p>Auf Grund der Bedeutung dieser Straßen für den weiträumigen Verkehr sind im innerörtlichen Bereich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ in der Regel eine Befahrbarkeit mit der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sicherzustellen,</li> <li>▪ unabhängig von der Stärke des Verkehrs die Begegnung zweier Linienbusse mit uneingeschränktem Bewegungsspielraum zu gewährleisten; für zweistreifige Fahrbahnen ist deshalb in der Regel eine Breite von 6,50 m erforderlich,</li> <li>▪ von der Anlage von Senkrechtparkständen, Fahrbahneinengungen und Fahrbahnaufpflasterungen auf weniger als 6,50 m abzusehen,</li> <li>▪ die Gestaltung von Knotenpunkten aufeinander abzustimmen,</li> <li>▪ die Einhaltung der Funktion der Bundes-/Landesstraße für den weiträumigen Verkehr auch bei einem Umbau zu gewährleisten.</li> </ul> <p>Diese Vorgaben gelten sowohl bei der Prüfung von verkehrsrechtlichen Anordnungen als auch bei Maßnahmenvorschlägen wie dem Ausbau von Mittelinseln und Querungssicherungen an der B 58 Weseler Str. (Saarbrücken Str. – Arminiusstr.) sowie an der L 551 (Lohausstr. – Im Dahläckern).</p>	Die Technischen Regelwerke sind bekannt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Abgesehen davon sind Maßnahmenvorschläge wie der behindertengerechte Ausbau von Haltestellen an der B 58 als auch der zuvor genannte Ausbau von Mittelinseln und Querungssicherungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht nachvollziehbar. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit betrachtet werden sollten.	Die Förderung des Umweltverbunds ist Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Nicht belastbar werden die angegebenen Lärminderungen aufgrund der Straßenbauweise eingeschätzt. Aus heutiger Sicht erzielen offenporige Asphaltpflaster, wie auch andere lärmmindernde Beläge, z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton ihre gewünschte Wirkung erst, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Eine konkrete Überprüfung, ob eine lärmmindernde Wirkung durch die Straßenbauweise erzielt werden kann, erfolgt im Vorgriff auf eine Deckensanierung.	Inzwischen wurde eine ganze Palette lärmmindernder Asphaltdeckschichten entwickelt, die innerorts und bei 50 km/h (und darunter) eine lärmmindernde Wirkung entfalten. Offenporige Asphaltpflaster werden im Übrigen im LAP wg. der bekannten Eigenschaften nicht erwähnt. Ein Teil der Asphaltpflaster ist noch im Entwicklungsstadium, einige werden bereits in Städten als Standardbauweise eingesetzt, so dass hier gesicherte Aussagen zum Lärminderungspotenzial der Asphaltpflaster vorliegen. Es ist davon auszu-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				gehen, dass mit den RLS 90 die Ermittlung von $D_{\text{Stra}}$ -Werten vereinfacht wird. Es ist zudem davon auszugehen, dass die Erneuerung der Deckschichten durch Straßen.NRW nicht kurzfristig erfolgen wird. Da der Lärmaktionsplan alle fünf Jahre (nun wieder bis 2018) zu überprüfen ist, können die nichtausgeführten Maßnahmen entsprechend dem jeweils erreichten Stand der Technik fortgeschrieben werden.	
			Bezüglich der vorgeschlagenen Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der L 551 möchte ich auf die strengen Voraussetzungen hinweisen. Grundsätzlich können Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Die Höchstgeschwindigkeit kann zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm reduziert werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden kann. Die Geräuschmissionen durch den Straßenverkehr sind dabei bindend nach der RLS-90 zu berechnen. Die maßgebenden Grundsätze sind den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu entnehmen. Insgesamt haben aus verkehrlicher Sicht Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes wenig Aussicht auf Erfolg.	Die Richtlinien sind bekannt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit den vorliegenden Daten soweit vorgeprüft, dass eine Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde Aussicht auf Erfolg haben kann. Bei der Beantragung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Straßenverkehrsbehörde verpflichtet, eine Einzelfallprüfung durchzuführen und ihre Abwägung rechtssicher zu begründen. Der Hinweis darauf, dass die Umsetzung der Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz wenig Aussicht auf Erfolg haben, ist ein Vorgriff auf die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde und ist zurückzuweisen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die, durch die vorgenannten Maßnahmen beabsichtigten Reduzierungen des Lärms für die betroffenen Wohnnutzungen, alternativ - und in der Auswirkung auf den Innenpegel der schutzwürdigen Räume können viel nachhaltiger - durch passive Lärmsanierungsmaßnahmen erreicht werden. Die Bezuschussung von Lärmschutzfenstern oder Lüftern kann nach Eingang eines formlosen Antrags auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses erfolgen. Im Anschluss wird die Grundvoraussetzung für eine Lärmsanierung geprüft. Danach muss der "Beurteilungspegel" einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreiten. Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete gelten tagsüber 67 dB(A) und nachts 57 dB(A) als maßgebliche Immissionswerte.</li> </ul>	Lärmaktionspläne sind darauf ausgerichtet, die vorhandenen gesundheitsschädigenden Immissionen im Außenraum zu verringern (deshalb heißt es "Umweltlärmmrichtlinie"). Passiver Schallschutz ist hier nicht die bessere Lösung, sondern die ultima Ratio. Auf die Fördermöglichkeiten wird im LAP bereits hingewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete liegen die maßgeblichen Werte an Bundesfernstraßen tagsüber bei 69 dB(A) und nachts bei 59 dB(A). An Landesstraßen gelten die Werte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht.</li> <li>▪ In Gewerbegebieten sind tagsüber 72 dB(A) und nachts 62 dB(A) maßgeblich.</li> </ul> <p>Sollten Überschreitungen vorliegen, können Aufwendungen für passiven Lärmschutz – wie Lärmschutzfenster oder Lüfter - bis zu 75 Prozent erstattet werden. Die Lärmschutzmaßnahmen müssen im Nachgang an der baulichen Anlage durchgeführt werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.</p>		
2	BUND/ Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände im Kreis Recklinghausen	18.11.2015 Heike Kalfhues Hohemarkenweg 116 45721 Haltern am See	<p>Wir begrüßen, dass Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden sollen. Bedenken zu der o. g. Planung bestehen unsererseits nicht.</p> <p>In den Maßnahmenkonzept heißt es: "Den hoch belasteten Anwohnern [...] wird flankierend die Beantragung von Schallschutzfenstern [...] empfohlen". Da nicht davon auszugehen ist, dass der Bericht von den Betroffenen gelesen wird, legen wir nahe, die belasteten Anwohner aktiv auf diese Möglichkeit hinzuweisen und ihnen auch Hilfestellung bei der Antragstellung anzubieten.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Vestische Straßenbahnen GmbH	26.11.2015 Christian Heinz Westerholter Str. 550 45701 Herten christian.heinz@vestische.de	<p>Ab Seite 45 ff. gibt es Ausführungen zum Ausbau von maximal drei Haltestellen. Diese unterliegen Straßen NRW als Baulastträger. Sollte es hier zu konkreten Planungen des ausgeführten und notwendigen Haltestellenausbaus kommen, so bitten wir darum rechtzeitig an diesen Planungen beteiligt zu werden, um unsere Interessen in die Planungen einbringen zu können.</p> <p>Im Allgemeinen möchten wir darauf hinweisen, dass Reduzierungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen mit größter Sorgfalt zu prüfen sind. Durch herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden die Fahrzeiten unserer Linien beeinflusst. Dies kann je nach Linie zu einem höheren Aufwand führen und die Wirtschaftlichkeit ggf. negativ verändern. Außerdem wird die Attraktivität des ÖPNV zu großen Teilen an der Reisegeschwindigkeit gemessen, welche durch geringe Höchstgeschwindigkeiten an Attraktivität verlieren.</p>	<p>Umsetzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird im Falle eines Ausbaus bei den üblichen Verfahren zur Abstimmung einer Planung beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird bei der Umsetzung beachtet. Innerörtlich sind diese Verlustzeiten in aller Regel durch den dichten Haltestellenabstand gering. Mit der Einrichtung einer "Grünen Welle" auf dem Straßenzug Weseler Straße – Rochfordstraße kann der Verkehrsfluss verstetigt und die Situation für den Linienverkehr ggf. verbessert werden.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	IHK Nord Westfalen	26.11.2015 Marcus Stimler Rathausplatz 7 45894 Gelsenkirchen, stimler@ihk-nordwestfalen.de	Seitens der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen werden gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stufe II der Stadt Haltern am See keine Bedenken geltend gemacht, wenn sichergestellt wird, dass vorhandene Betriebe in ihren Betriebsabläufen oder Erweiterungsabsichten durch diese Planung nicht eingeschränkt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Stadt Marl Planungs- und Umweltamt	27.11.2015 Jörg Gomm-Schönberg 45765 Marl Joer.Gomm-	Die Stadt Marl ist an der L 551 (Halterner Straße) und an der L 798 (Schulstraße) durch eine eventuelle Ausweisung eines sogenannten "Ruhigen Gebietes" (Abb.: 5.13) betroffen. Daher ist die Stadt Marl zu gegebener Zeit dazu zu hören und zu beteiligen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
		Schoenberg@marl.de				
6	Kreis Recklinghausen Fachdienst Kreisentwicklung und Wirtschaft (18) Räumliche Planung u. Verkehr	30.11.2015	Johannes Dörnemann 45655 Recklinghausen johannes.doernemann@kreis-re.de	<p>Aus meiner Sicht als <b>Kreisgesundheitsamt</b> möchte ich darauf hinweisen, dass nach dem Gutachten des Planungsbüros Richter-Richard durch Schienenverkehr mehr Personen von Lärm betroffen sind, als durch den Straßenverkehr. Ich rege daher an, entsprechende Maßnahmevorschläge, wie z. B. leisere Züge im Regionalverkehr, unabhängig vom bundesweiten „Probe-Lärmaktionsplan“ beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.</p> <p>Als <b>untere Landschaftsbehörde</b> begrüße ich ausdrücklich die geplanten Durchgrünungsmaßnahmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei lärmreduzierenden Maßnahmen an Gebäuden (z. B. im Bereich von Fenstern/ Rolläden) ist grundsätzlich darauf zu achten, dass Zuflucht- und Lebensstätten von planungsrelevanten Tierarten (z. B. Zwergfledermäuse) betroffen sein könnten.</li> <li>▪ Maßnahmen im Außenbereich können der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung unterliegen.</li> <li>▪ Zudem ist zu prüfen, ob Schutzausweisungen nach dem Landschaftsgesetz (LG) oder dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) berührt werden können.</li> <li>▪ Der Alleenschutz nach § 47 a LG ist zu beachten.</li> </ul> <p>Aus Sicht meiner sonstigen öffentlichen Belange ergeben sich keine weiteren Hinweise oder Anregungen.</p>	<p>Die jetzige Darstellung zum Schienenlärm im Lärmaktionsplan entspricht den Empfehlungen des Umweltministeriums des Landes NRW. Die Stadt Haltern wird den Pilot-Lärmaktionsplan des EBA abwarten und sich dann zu den dort ggf. enthaltenen Vorschlägen äußern. Hinweis: Es handelt sich nicht um ein Gutachten, sondern der Lärmaktionsplan wird letztlich durch den Rat als kommunale Satzung beschlossen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
7	Stadt Olfen	12.11.2015	Postfach 134/135 59396 Olfen	Die Belange der Stadt Olfen werden durch die Planungen nicht berührt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Gemeinde Reken	03.11.2015	Postfach 11 51 48728 Reken	Die Gemeinde Reken hat keine Bedenken und keine Anregungen zum Lärmaktionsplan.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region West Kompetenzteam Baurecht	19.11.2015	Deutz-Mühlheimer Str. 22-24 50679 Köln Thorsten.schwark@deutschebahn.com	<p>Mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, das am 6. Juli 2013 in Kraft getreten ist, wurde die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ab den 01. Januar 2015 auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen. Als Basis für die in Zukunft regelmäßig zu erstellenden Lärmaktionspläne hat das Eisenbahn-Bundesamt einen Pilot-Lärmaktionsplan verfasst, der die Ballungsräume nicht betrachtet. Im Teil A des Pilot-Lärmaktionsplanes werden die Daten der Lärmkartierung zusammengefasst und die Betroffenheit durch Lärm quantifiziert. Zusätzlich werden die bestehenden und geplanten Lärminderungsmaßnahmen dargestellt. Der Pilot-Lärmaktionsplan wurde im Internet veröffentlicht.</p>	Zur Kenntnis genommen. Die jetzige Darstellung zum Schienenlärm im Lärmaktionsplan entspricht den Empfehlungen des Umweltministeriums des Landes NRW.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II.1  
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung allgemeine Öffentlichkeit - Offenlegung vom 07.03.2016 bis 01.04.2016**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Bezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
B 1	15.03.2016	Lehmraken, Belastungsachse Münsterstraße	Wie in dem Gutachten erläutert ist die Siedlung an der Münsterstr. 449 -491 von den übrigen Siedlungen und dem Ortskern Sythen abgeschnitten. Es gibt in unserem Wohnbereich an der L 551 keine Möglichkeit sicher die Straße zu überqueren. Gerade in den letzten Jahren hat der Verkehr, insbesondere der Lkw-Betrieb, noch einmal merklich zugenommen, sodass eine sichere Querung ohne bauliche oder technische Hilfsmittel gar nicht möglich ist. Dies hat zur Folge, dass nicht nur wir Erwachsene Probleme bei der Querung haben, sondern vor allem auch unsere Kinder. In der dunklen Winterzeit ist es noch schlimmer, da es keinerlei Beleuchtung gibt.	Zustimmung zu dem Übergang an der Lehmrakener Straße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Ein Radweg ist nicht vorhanden.	Auf dem nördlichen Abschnitt der Belastungsachse kann die Parallelschließung zur Münsterstraße genutzt werden. Die befestigte Fläche außerhalb der Fahrbahnbegrenzungslinien kann zum Radfahren genutzt werden. Unabhängig vom Lärmaktionsplan soll hier jedoch geprüft werden, wie eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Der Gang zur Bushaltestelle führt die Schulkinder auch ohne Gehweg und Beleuchtung entlang der L 551 zur Haltestelle. Hier gibt es im Übrigen auch kein Wartehäuschen, so dass bei schlechtem Wetter die Kinder im wahrsten Sinne des Wortes im Regen stehen.	Zustimmung zur Erschließung der Haltestelle.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Sowohl tagsüber als auch nachts ständiger Straßenlärm. Auch dieser ist im Laufe der Jahre immer mehr, immer lauter gewor-	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Lau-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Bezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			den. Vielleicht auch deshalb, weil die Fahrbahn in keinem guten Zustand mehr ist. Mittelfristig sollte unbedingt die Fahrbahn erneuert werden, um die Schlaglöcher und Unebenheiten zu beseitigen und so den Lärmpegel zu senken.	fende Straßenunterhaltung erfolgt unabhängig vom Lärmaktionsplan.	
			Auch halten sich viele Pkw und Lkw, sowie Motorradfahrer die unter anderem Wettrennen fahren nicht an die ohnehin zu hohe Geschwindigkeit von Tempo 70 km/h.	Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Im letzten Jahr gab es eine Zeit lang, aufgrund einer Ölspur, eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Hier konnten wir schon die positive Auswirkung erleben. Wir kamen entspannter über die Straße und es war längst nicht mehr so laut. Hier hat es sich gezeigt, dass sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50 schon sehr positiv auf Lärm und Sicherheit auswirkt. Auch war zu beobachten, dass sich die meisten an die Begrenzung gehalten haben. Eine solche Maßnahme ließe sich sicher kurzfristig und kostengünstig umsetzen. Eventuell wäre zu Anfang eine begleitende Maßnahme in Form von mobilen Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei sinnvoll.	Zustimmung zur Maßnahme des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Ein gleichzeitig eingeführtes Überholverbot wäre sicherlich eine gute Unterstützung, um die Einhaltung von Tempo 50 zu gewährleisten.	Die Anregung wird aufgenommen.	Ergänzung um ein Überholverbot zwischen Lehmbrakener Straße und Heidland sowie zwischen Brinkweg und Münsterstraße 372.
			Eventuell käme auch im Bereich der Kreuzung Lehmbrakener Str. ein kleiner Kreisverkehr in Frage. Hierdurch könnte die Geschwindigkeit und der Lärm reduziert werden.	Der Umbau eines Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr bringt i.d.R. nur eine sehr geringe Lärminderung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Außerdem wäre es machbar, an dieser Stelle eine Querungshilfe zu installieren.	Zustimmung zu dem Übergang an der Lehmbrakener Straße.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 2 – B 8	30.03.2016	Bossendorf, Flaesheimer Straße	Seit ca. 30 Jahren, aber in den letzten Jahren erheblich zunehmend, fühlen wir uns ab dem ersten Sonnentage im Jahr, zunehmend dann während der Frühlings-/ Sommermonate bis in den Herbst hinein von Moped- und Motorradlärm entlang der Flaesheimer Straße durch unser Dorf belästigt. Hier fahren	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Bezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>auch häufig ganze Motorrad-(Groß-) Formationen entlang. Die Motorradfahrer biegen in der Regel von der A 52 (Bossendorfer Damm) an der Ausfahrt Haltern ab und benutzen dann die Flaesheimer Straße entlang bis Flaesheim als Durchfahrtsstraße, um am Ortseingang Flaesheim weiter Richtung Stausee, Lakeside Inn, Silberseen, etc. zu fahren. In den vergangenen Jahren an warmen, sonnigen Wochenenden wurden von einer der anwohnenden Familien in der Regel mehrere hundert Motorradfahrer gezählt. Hinzu kommt, dass viele Moped- und Motorradfahrer mit offensichtlich überhöhter Geschwindigkeit und/oder lauten Maschinen unterwegs sind. Teils lassen sie diese mit Absicht zwischen den Häusern besonders stark aufheulen.</p>		
			<p>Laut „Planungsstrategie zur Lärminderung“ der Stadt Haltern liegt hier eine „Belastungssituation in einer Gemeinde“ vor, für die „individuelle Maßnahmenbündel“ entwickelt und abgestimmt werden“ sollen. Weiter heißt es im Lärmaktionsplan: „Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet (...) Wir schlagen daher ein Moped- und Motorrad- Durchfahrtsverbot für Nicht-Anlieger ab der Kreuzung Recklinghäuser/Marler Straße/ Flaesheimer Straße bis zum Beginn Flaesheims (Ampelkreuzung Bossendorfer und Flaesheimer Damm) vor.“</p>	<p>Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe ist von allen Orten mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) aufzustellen. Die L 609 Flaesheimer Straße gehört nicht dazu, da die Verkehrsmenge &lt;3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) liegt. Lärmmindernde Maßnahmen für den genannten Straßenabschnitt müssen deshalb außerhalb des Lärmaktionsplans gefunden werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Ergänzung vom 05.04.2016: Ein übergroßes McDonalds-Hinweisschild an der Ampelkreuzung Flaesheimer Straße/ Bossendorfer Damm weist mit einem Pfeil nach rechts Richtung Flaesheimer Straße /Bossendorf. Normalerweise würden Ausflügler, die vom See/ der Heide</p>	<p>Siehe oben. Der Hinweis wird weitergegeben.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Bezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			kommen, an der o.g. Ampelkreuzung stadtauswärts geradeaus auf den Bossendorfer Damm fahren. Stattdessen werden sie von McDonalds animiert, entlang der kleinen Flaesheimer Straße durch Bossendorf abzubiegen. Mc Donalds erreicht man genauso gut geradeaus über den Bossendorfer Damm über die Abfahrt Haltern. Hier wird ebenfalls unnötig mehr Verkehr durch unser Dorf geleitet und uns Anwohnern eine zusätzliche Lärmbelästigung zugemutet. Das Schild gehört abgeschafft oder die Fahrtrichtung geändert.		
B 9 – B 35	29.03.2016	Belastungsache Weseler Str, Drususstraße - Lavesumer Straße.	Die Anwohner bitten mit ihren Unterschriften um die Erneuerung des Straßenbelags in dem genannten Abschnitt: Als Bewohner der unteren Weseler Straße möchten wir darauf hinweisen, dass der Straßenbelag zwischen Einmündung Lavesumer Straße und Berufskolleg in einem sehr schlechten Zustand ist. Dort sind zahlreiche Schlaglöcher zu finden. Diese sind zwar nicht sehr tief, aber sie führen dazu, dass die Anhänger der zahlreichen Lastkraftwagen zu „tanzen“ beginnen, so dass Vibrationen entstehen, die zu Erschütterungen in den anliegenden Gebäuden führen. Auch ist die Lärmbelastung so laut, dass ein Austausch des Straßenbelags gegen einen geräuscharmen Belag wünschenswert ist. Wir wissen, dass für den Unterhalt der Bundesstraße nicht die Stadt Haltern am See zuständig ist, bitten Sie aber hiermit, diese unsere Anregung einer Erneuerung des Straßenbelags mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen und an die zuständigen Stellen weiterzuleiten.	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Lärmaktionsplan sieht jedoch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht vor, wodurch auch Straßenschäden behoben werden. Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Eine frühere Korrespondenz eines Bürgerehepaares mit dem Landesbetrieb Straßen NRW und ein Sonderantrag eines Ehepaares aus der vorderen Weseler Straße, sind der Stellungnahme beigelegt.	Der Sonderantrag ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, zumal er sich hauptsächlich auf die Holtwicker Straße bezieht. Der Antrag wurde inzwischen von der Stadt gesondert bearbeitet und beantwortet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Bezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Eine Familie schlägt zusätzlich vor: Herstellung eines glatten Straßenbelages und Flüsterasphalt.	Zustimmung zur Maßnahme des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Geschwindigkeitsbegrenzung im betroffenen Innenstadtbereich auch schon wegen der vielen Schulkinder auf dem Weg von und zu den Schulen an der Holtwicker Straße und Weseler Straße. 30 km/h wären erheblich besser als 50 km/h. Das gilt insbesondere für den Bereich vor der Kurve an der Einmündung zur Lavesumer Straße.	Im Grundsatz Zustimmung zu „Grünen Welle“ mit einer Progressionsgeschwindigkeit ≤40 km/h auf der Weseler Straße Die Holtwicker Straße ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Auf der Weseler Straße sind an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten Übergänge vorhanden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Schallschutzfenster von mind. 50 dB an der Straßenseite sind erforderlich. 43 dB erweisen sich als zu gering.	Der Schutz von Innenräumen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Insbesondere den Anwohnern auf der Nordseite zwischen Holtwicker Straße und Lavesumer Straße wird deshalb zur Beantragung einer Förderung von Schallschutz bei Straßen.NRW geraten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			LKW sollten auf dem Weg nach Lüdinghausen oder nach Wulfen die Umgehung A 43 Haltern und Abfahrt Kreuz A 52 Richtung Flaesheim nutzen, um damit den Innenstadtbereich zu entlasten. Viele fahren aus Richtung Wulfen kommend über die B 58 und anschließend weiter Richtung Lüdinghausen bzw. auch umgekehrt. Das wurde besonders bei zahlreichen landwirtschaftlichen Transporten mit Mais, Stroh oder auch Erde beobachtet.	Umleitungsstrecken über Bundesautobahnen zur Entlastung einer Bundesstraße sind nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
B 36	28.03.2016	Nordwall	In der Halterner Zeitung vom 23.11.2015 ist im Artikel „Bürger suchen Hilfe wegen Lärmbelastung“ zu lesen: "Gemeinden wie Haltern sind verpflichtet Hauptverkehrsstraßen mit über drei Millionen Pkw/Jahr ... im Lärmaktionsplan zu erfassen". Warum wird der Nordwall nicht betrachtet? Hier erfüllt die Gemeinde-	Die Stadt Haltern ist nicht für eine korrekte Berichtserstattung der Halterner Zeitung zuständig. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe ist von allen Gemeinden	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Bezug	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>straße die Funktion einer Hauptverkehrsstraße und damit die Kriterien für den Lärmaktionsplan (direkte Nähe zu geschlossener Wohnbebauung). Beim Nordwall besteht dringendster Handlungsbedarf.</p>	<p>&lt;100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen (Landes- und Bundesstraßen, Bundesautobahnen) mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) aufzustellen. Der Nordwall gehört nicht zu den Bundes- bzw. Landesstraßen. Lärmindernde Maßnahmen für den Nordwall müssen deshalb außerhalb des Lärmaktionsplans getroffen werden. Stadtreinigung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	



## Anhang II.2

### Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung Träger öffentlicher Belange - Offenlegung vom 07.03.2016 bis 01.04.2016**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Eisenbahnbundesamt Außenstelle Essen	08.03.2016	Juliane Heinle Postfach 10 11 54 45011 Essen HeinleJ@eba.bund.de	Gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Haltern am See, Stufe II, habe ich keine Bedenken, wenn Bahnanlagen davon nicht berührt bzw. beeinträchtigt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Gemeinde Reken	15.03.2016	Wolfgang Kemper Kirchstr. 14 48374 Reken w.kemper@reken.de	Seitens der Gemeinde Reken werden zum genannten Planverfahren Anregungen nicht vorgebracht. Bedenken bestehen ebenfalls nicht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	IHK Nord Westfalen	30.03.2016	Daniel Janning Postfach 4024 48022 Münster janning@ihk-nordwestfalen.de	Die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen unterstützt die Stadt Haltern am See grundsätzlich bei ihren Zielen der Lärminderung und erhebt gegen den Lärmaktionsplan, Stufe II keine generellen Bedenken. Die Verhältnismäßigkeit der Mittel, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Wirtschaft, muss hierbei jedoch gewahrt bleiben und in jedem Einzelfall kritisch geprüft und bewertet werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die Verstetigung des Verkehrs durch eine Optimierung der Ampelschaltungen - "Grüne Wellen" - oder die mittelfristige Einbringung von lärmminderndem Asphalt auf lärmbelasteten Abschnitten im Stadtgebiet werden von der IHK Nord Westfalen positiv bewertet.	Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Ein pauschales Nachtfahrverbot für LKW, welches für die Münsterstraße im Bereich Lehbrakener Straße und Sythener Straße im Einzelfall geprüft werden soll, findet nur die Zustimmung der IHK, wenn die Unternehmen nord-westlich der Münsterstraße sowie nördlich von Hausdülmen gelegenen Unter-	Zur Verdeutlichung wird der Maßnahmenvorschlag ergänzt.	Änderung: Bestimmung von Zeitfenster und eventuelle Sondergenehmigungen in Abstimmung mit betroffenen Betrieben.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				nehmen (Gewerbegebiet Linnertstraße) von dem Fahrverbot ausgenommen werden. Für diese Unternehmen stellt der Weg über die Münsterstraße und Sythener Straße die kürzeste Verbindung zur Auffahrt auf die A 43 (Anschlussstelle Lavesum) dar. Die Erreichbarkeit dieser Unternehmen muss - auch nachts - gesichert sein.		
				Temporeduzierungen im Stadtgebiet sind in jedem Einzelfall kritisch zu prüfen und finden nur die Zustimmung der IHK, wenn die Leistungsfähigkeit der Straße und Leichtigkeit des Verkehrs nicht negativ beeinflusst werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Kreis Recklinghausen	31.03.2016	Johannes Dörnemann 45655 Recklinghausen Johannes.doernemann@kreis-re.de	Zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stufe II der Stadt Haltern am See gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) ergeben sich aus der Sicht des <b>Landrates des Kreises Recklinghausen</b> als Träger öffentlicher Belange über die bereits in meiner Stellungnahme vom 30.11.2015 mitgeteilten Anregungen hinaus keine neuen Anregungen oder Hinweise.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Vestische Straßenbahn GmbH Leistungsplanung und Angebot	31.03.2016	Ralf Simer Westerholter Str. 550 45701 Herten Ralf.Simer@vestische.de	Wir möchten nochmals auf die Punkte verweisen, die wir Ihnen mit unserer Stellungnahme vom 26.11.2015 bereits haben zukommen lassen.  Vor allem wenn die Stadt Haltern am See oder andere Baulastträger Maßnahmen durchführen, die zu einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit führen, bitten wir Sie um eine rechtzeitige Beteiligung. Sich daraus für unseren Linien-/E-Wagenverkehr ergebende Einschränkungen der Reisegeschwindigkeit sind betrieblich und fahrplantechnisch zu bewerten. Die Einhaltung der Fahrplanzeiten oder die Anpassung der Fahrpläne an die neuen Gegebenheiten können oft zu immensen Mehrkosten führen, um das im Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen festgeschriebene ÖPNV-Angebot weiter zu erfüllen. Verspätungen, nötige Umwegfahrten usw. sind oft die Folge.	Zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Abwägung der 1. Offenlegung hingewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Notwendige Mehraufwendungen der Betriebsmittel und des Personaleinsatzes als Reaktion auf geplante Maßnahmen sind von uns entsprechend zu berechnen und würden wir Ihnen und dem Kreis Recklinghausen im Bedarfsfall zukommen lassen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Stadt Marl Planungs- und Umweltamt Abteilung Verwaltungsservice	31.03.2016	Jörg Gomm-Schönberg 45768 Marl Joerg.Gomm-Schoenberg@Marl.de	Die Stadt Marl hat keine neuen Anregungen zum Lärmaktionsplan der Stadt Haltern abzugeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Es wird an das Schreiben vom 24.11.2015 erinnert. Durch eine eventuelle Ausweisung eines sogenannten "Ruhigen Gebietes" kann die Stadt Marl betroffen sein und ist daher zu gegebener Zeit dazu zu hören und zu beteiligen.	Zur Kenntnis genommen.	



Anhang III  
Ratsbeschluss

**Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See, 2. Stufe  
hier: Beschlussfassung**

**Bürgermeister Klimpel** wies auf die um die Ziffer 3 erweiterte Beschlussempfehlung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 13.09.2016 hin. Sodann wurde **jeweils einstimmig** beschlossen:

- 1. Der Rat der Stadt Haltern am See nimmt die Endfassung mit den eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplans Haltern am See, 2. Stufe, in der Fassung vom 26.04.2016 zur Kenntnis.**
- 2. Der Rat beschließt den Lärmaktionsplan Haltern am See, 2. Stufe, auf Grundlage des § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Endfassung vom 26.04.2016. Der Lärmaktionsplan Haltern am See, 2. Stufe, ist bei den zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.**
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen von überörtlichen Trägern, insbesondere das Aufbringen von Flüsterasphalt, einzufordern**

<b>Abstimmungsergebnis:</b>	42 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen einstimmig angenommen
-----------------------------	--



## Anhang IV Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** 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 gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L<sub>den</sub>"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L<sub>day</sub>"** (TaglärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L<sub>evening</sub>"** (AbendlärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L<sub>night</sub>"** (NachtlärmindeX) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L<sub>den</sub>-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für  $L_{den}$  oder  $L_{night}$  und gegebenenfalls  $L_{day}$  oder  $L_{evening}$ , bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter

[www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf)

eingesehen werden.



## Anhang V Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Förderung des Umweltverbundes</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung</li> <li>▪ Nutzungsmischung</li> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Förderung multimodaler Verkehre</li> <li>▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs</li> <li>▪ Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Substitution von Kfz- Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmenge -30 % - 1,5 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -50 % -3 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -90 % - 10 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44 % <sup>[1]</sup></li> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61 % <sup>[1]</sup></li> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72 % <sup>[1]</sup></li> </ul>
<b>Förderung stadtverträglicher Güterverkehr</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Schienengüterverkehr</li> <li>▪ Gleisanschlussverkehr</li> <li>▪ dezentrale Güterverkehrszentren</li> <li>▪ City-Logistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des Lkw-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abnahme Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -1,8 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -3 dB(A)</li> <li>▪ Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Heidelberg: Ausweisung von Lärmschutzzonen nur offen für lärmarme Nutzfahrzeuge -0,5 bis -1,5 dB(A) <sup>[2]</sup></li> </ul>

## Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Verlangsamung des Kfz-Verkehrs</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</li> <li>▪ Stadtgeschwindigkeitskonzept</li> <li>▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -1 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h -2,4 dB(A)</li> <li>▪ Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -&gt; -1,2 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet</li> </ul>
<b>Verstetigung des Verkehrsflusses</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signalschaltungen ("Grüne Welle")</li> <li>▪ Kreisverkehr statt LSA-gesteuerter Knotenpunkt</li> <li>▪ Straßenum- und -rückbau</li> <li>▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen</li> <li>▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A)</li> <li>▪ bei Kreisverkehrplatz statt LSA-Knotenpunkt -0,5 dB(A) <sup>[6]</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet</li> </ul>



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Lärm mindernde Straßenbauweisen</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke</li> <li>▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen</li> <li>▪ leise Pflasterbeläge</li> <li>▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt</li> <li>▪ Einsatz lärm mindernder Asphaltdeckschichten</li> <li>▪ Investitionsprogramm "Leise Fahrbahnbeläge"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Reifen-/ Fahrbahn geräusche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konventionelle Sanierung der Deckschicht - 0,5 bis -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Dünne Asphaltdeckschicht in Kaltbauweise (DSK) -1 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Split-Mastix-Belag (SMA, SMA 5) -1 bis -2 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Split-Mastix-Belag (SMA 5 LA) -2 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Split-Mastix-Belag (SMA 8 LA) -2 bis -3 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Lärmarmes Gussasphalt -2 bis -3 dB(A)</li> <li>▪ Waschbeton mit Grundung (WB 8) -2 bis -3 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Asphaltbeton ohne Abspaltung (AC 8) -3 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht (LAO 5D) -3 bis -4 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Offenporiger Asphalt (PA 8, PA 11) &gt; 50/60 km/h: -4 bis -5 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise (DSH-V 5, DSH-V 8) -4 bis -5 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Gussasphalt mit offener Oberfläche (PMA) ca. 5 dB(A) <sup>[4]</sup></li> <li>▪ Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht gummimodifiziert (LOA 5D GM), erst teilweise erprobt -5 bis -7 dB(A)</li> <li>▪ Porous elastic road surface (PERS) ≥10 dB(A)</li> <li>▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -&gt; -3 bis -7 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Düsseldorf Asphalt: in vielen Städten inzwischen Standardbauweise</li> <li>▪ Augsburg: zweilagiger offener Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -&gt; -5 dB(A) <sup>[5]</sup></li> <li>▪ Gummi-asphalt: In USA weit verbreitet, vor allem in Köln im Testlauf</li> </ul>

### Verlagerung von Lärmmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Verlagerung / Bündelung von Pkw-Verkehren</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung</li> <li>▪ steuernde und lenkende Maßnahmen</li> <li>▪ Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmenge -30 % - 1,5 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -50 % -3 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -90 % -&gt; -10 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In fast jeder Stadt zu finden</li> </ul>



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rück-/Umbau von Straßen</li> </ul>				
<b>Verlagerung / Bündelung Güterverkehr</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gebietsbezogene Verkehrsverbote/ -beschränkungen</li> <li>▪ Vorzugsrouten</li> <li>▪ Lkw-Verkehrskonzept</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung Lkw-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -5,1 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -3,3 dB(A)</li> <li>▪ Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -1 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In fast jeder Stadt zu finden</li> </ul>

### Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Schallabschirmung</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abschirmung in der Schallausbreitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einhausungen/ Tunnel = Beseitigung der Lärmquelle</li> <li>▪ Lärmschutzwände/-wälle -5 bis -15 dB(A) [3]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbaumformen zu finden</li> </ul>
<b>Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräusquelle und Immissionsort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräusquelle und Immissionsort -3 dB(A)</li> <li>▪ Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -0,5 bis -1,0 dB(A)</li> <li>▪ Abrücken von 10 auf 15 m -2 dB(A)</li> <li>▪ Abrücken von 10 auf 20 m -4 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überall zu finden</li> </ul>
<b>Schalldämmung von Außenbauteilen</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schallschutzfensterklasse 1 Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 Schalldämmmaß 50 dB(A))</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überall zu finden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; keine Minderung des Außenpegels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Je nach Bautyp -5 bis -15 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überall zu finden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Absorbierende Fassaden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Je nach baulicher Ausbildung -2 bis -5 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Immer häufiger zu finden</li> </ul>
<b>Umbau / Neubau von Gebäuden</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualifizierter Grundriss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch Selbstabschirmung mindestens -5 dB(A), sonst -10 bis -20</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Immer häufiger zu finden</li> </ul>



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
	Räume zur lärmabgewandten Seite)	dB(A)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorbauten, Pufferzonen</li> <li>▪ Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neue Gebäude als Lärmschirm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch Selbstabschirmung mindestens -5 dB(A), sonst -10 bis -20 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Immer häufiger zu finden</li> </ul>
<b>Bauleitplanung</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch Selbstabschirmung mindestens -5 dB(A), sonst -10 bis -20 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Immer häufiger eingesetzt</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/ Bebauungsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005</li> <li>▪ Auflösung des Lärmkonflikts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Häufig eingesetzt</li> </ul>

## Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin, Februar 2004
- [2] Raino Winkler; Heidelberg - Ansätze zur Verkehrslärminderung, in: Lärmkongress 2000 Tagungsband, Heidelberg September 2000
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Umweltbundesamt  
Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand der Technik, aktualisierte Überarbeitung UBA-Texte 20/2014
- [5] Bayerische Staatskanzlei; Pressemitteilung - Lärmreduzierung im Straßenverkehr vom 26. August 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011

Stadt Haltern am See

Lärmaktionsplan 3. Stufe /

Nachtrag zum Lärmaktionsplan 2. Stufe

Stadt Haltern am See  
Dr.-Conrads-Straße 1  
45721 Haltern am See

Stadt Haltern am See  
Wirtschafts- und Standortförderung  
Frau Carolin Ostrop  
Rochfordstraße. 1  
45721 Haltern am See

Tel. 02364 933 287  
E-Mail: [carolin.ostrop@haltern.de](mailto:carolin.ostrop@haltern.de)

Haltern am See, Oktober 2018

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47d Abs. 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) „*bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung [zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten]*“.

Der vorliegende Nachtrag ergänzt den bestehenden Lärmaktionsplan der Stadt Haltern am See, 2. Stufe in der Fassung vom Oktober 2016 im Rahmen der o. g. regelmäßigen Überprüfung und Überarbeitung. Der Nachtrag steht nicht für sich allein.

Für den Nachtrag wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Stufe zugrunde gelegt.

Die Kartierungsergebnisse wurden öffentlich ausgelegt. An der Entwicklung neuer und ergänzender Maßnahmen war die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG rechtzeitig und effektiv beteiligt.

## Nachtrag zum Kapitel 5 – Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

### Nachtrag zum Kapitel 5.1 – Straßenverkehr

Die aktuellen Lärmkarten der 3. Stufe für den Straßenverkehrslärm sind in Anlage I.6 des Nachtrags enthalten.

### Nachtrag zu Kapitel 5.2 – Schienenverkehr

*"Mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, das am 6. Juli 2013 in Kraft getreten ist, wurde die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ab dem 1. Januar 2015 auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen."*<sup>1</sup>

Der Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes wurde in der dritten Stufe zum 18.07.2018 fertiggestellt. Für Haltern am See ergeben sich keine neuen Maßnahmen.

Die Lärmkarten der 3. Stufe für den Schienenverkehrslärm sind der Anlage I.6 des Nachtrags zu entnehmen.

---

<sup>1</sup> EBA, 2018: Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen – Teil A: Hauptteil. S. 5.

## Nachtrag zum Kapitel 6 – Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

### Nachtrag zu Kapitel 6.1 – Straßenverkehr

Die nachfolgenden Zahlen geben die aktualisierten Berechnungsergebnisse des LANUV zu den Lärmbetroffenheiten an den kartierten Hauptverkehrsstraßen in der 3. Stufe wieder.

Nachtrag zu Tab. 6.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	17,1	4,4	1,0

Nachtrag zu Tab. 6.2: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (N) in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	606	175	0
Schulgebäude	8	1	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Nachtrag zu Tab. 6.3: Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	891	432	340	43	0

L <sub>night</sub> [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	548	382	71	0	0

### Nachtrag zu Kapitel 6.2 – Schienenverkehr

Die Lärmbetroffenheiten an Schienenwegen werden vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und sind Teil des Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen, auf den an dieser Stelle verwiesen wird (s. auch Anlage I.7).

## Nachtrag zu Kapitel 7 – Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Art. 8 (7) ULR

In der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ein zweiphasiges Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Die Lärmkarten der dritten Stufe wurden im Januar 2018 durch das LANUV veröffentlicht.

Die erste Phase der Mitwirkung wurde am im Amtsblatt Nr. 2 der Stadt Haltern am See vom 07. März 2018 bekannt gemacht. Zusätzlich wurde in Pressemitteilungen am 19. April sowie am 25. April 2018 auf das laufende Verfahren in der Lokalpresse aufmerksam gemacht. Im vierwöchigen Mitwirkungszeitraum vom 09. April bis zum 09. Mai 2018 erhielten Bürgerinnen und Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange die Gelegenheit, sich zu den veröffentlichten Lärmkarten schriftlich zu äußern.

Alle eingebrachten Stellungnahmen wurden einer Abwägung unterzogen und umsetzbare Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Maßnahmen, die nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung umgesetzt werden können, werden abseits der Lärmaktionsplanung an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase sind im Anlage I.1 und I.2 des Nachtrags enthalten.

In der 17. Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses (am 05.06.2018) sowie in der 24. Ratssitzung der Stadt Haltern am See (am 21.06.2018) wurde die zweite Offenlage beschlossen. Gegenstand der Offenlage waren die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase sowie die bis dahin erarbeiteten Maßnahmen.

Die zweite Mitwirkungsphase fand vom 09. Juli bis zum 10. August 2018 statt. Sie wurde im Amtsblatt Nr. 8 vom 28. Juni 2018 bekanntgegeben sowie in einer Pressemitteilung am 05. Juli 2018 veröffentlicht. Die Träger öffentlicher Belange sowie die Bürgerinnen und Bürger aus der ersten Beteiligungsphase wurden postalisch auf die erneute Beteiligung aufmerksam gemacht.

Die eingegangenen Hinweise wurden, wie bereits in der ersten Phase, abgewogen und bei einem positiven Ergebnis in die Fortschreibung des Lärmaktionsplans aufgenommen. Die Ergebnisse können der Anlage I.3 und I.4 des Nachtrags entnommen werden.

Alle Maßnahmen, die abseits der Lärmaktionsplanung an die jeweils zuständigen Stellen als Prüfauftrag weitergegeben werden, sind in Anlage I.5 des Nachtrags enthalten.

Der Nachtrag zum Lärmaktionsplan (Fortschreibung) wurde in der 18. Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Haltern am See am 18. September 2018 beraten und vom Rat der Stadt Haltern am See in der 25. Sitzung am 11. Oktober 2018 beschlossen (s. Anlage I.8).

Nachtrag zum Kapitel 9 – Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

#### 9.2.6 L 551 Münsterstraße – Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (Im Dahläckern – Rochfordstraße)

Der Südlichste Abschnitt der L 551, Münsterstraße wird begrenzt durch die Nebenstraßen Im Dahläckern und der Mühlenstraße. Der anschließende Straßenzug L 551, Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall liegt zwischen der Mühlenstraße und der Rochfordstraße. Er führt im Osten um den Altstadtkern der Innenstadt. Der ermittelte DTV aus der Lärmkartierung der 3. Stufe beträgt 10.364 Kfz. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt zwischen 2,6 % (tags) und 3,0 % (nachts). Die L 551 kreuzt unmittelbar im Innenstadtbereich die Bundesstraße B 58 und ist im weiteren Verlauf nach Süden mit der L 612, als Zubringer zu den Autobahnen A 43 und A 52, verknüpft.

Die Fassadenpegel betragen im Maximum >70/60 dB(A). Davon betroffen sind die Hausnummern 12 und 16 des Schüttenwalls (ganztags/nachts) sowie die Hausnummern 10 und 18 (nachts). Auf der Münsterstraße sowie auf dem Friedrich-Ebert-Wall betragen die Höchstwerte >67/58 dB(A) ganztags/nachts.

Der betrachtete Abschnitt der Münsterstraße befindet sich zwischen dem lichtsinalgeregelten Knotenpunkt L 551, Münsterstraße/ Im Dahläckern und dem Kreisverkehr am Knotenpunkt L 551, Münsterstraße/ Mühlenstraße. Der Abschnitt hat eine Länge von nur ca. 130 m und darf mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden. Durch die kurze Strecke und die vorherrschende Verkehrsstärke ist eine Überschreitung der Geschwindigkeit nicht wahrscheinlich. Ebenfalls wurde in der Lärmkartierung zur Berechnung der Lärmwerte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf dem Straßenzug Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall zugrunde gelegt. Der Straßenzug verläuft in einer Kurve um den Innenstadtrand herum. Insbesondere in Fahrtrichtung Süden ist der Kreuzungsbereich Schüttenwall/Lippstraße erst spät einsehbar. Der Straßenraum wirkt zudem aufgrund der beidseitigen schmalen Parkstreifen beengt. Aus diesen vorgenannten Gründen kann davon ausgegangen werden, dass die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h daher im Durchschnitt nicht überschritten wird, was ebenfalls durch eine Geschwindigkeitsmessung aus dem Jahr 2014 belegt wird.

Auf der Münsterstraße gibt es beidseitig jeweils einen Radfahrstreifen. Der Radverkehr wird im weiteren Verlauf in Fahrtrichtung Süden nach der Beschilderung des Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen über die parallel verlaufende „Fahrradpromenade“ geführt (u. a. Richthof – Lippmauer). Die abschnittsweise sehr schmalen Gehwege auf dem Schüttenwall und dem Friedrich-Ebert-Wall (insbesondere auf der zur Innenstadt ausgerichteten Westseite) erlauben keine zusätzlichen Radwege auf dem Hochbord. Alternativ können der Schüttenwall und der Friedrich-Ebert-Wall von Radfahrern nur im Mischverkehr befahren werden.

Auf dem Schüttenwall befinden sich die Haltestellen der Linie 204 sowie des Bürgerbusses Haltern am See. Auf der einmündenden Sixtusstraße sowie auf dem Friedrich-Ebert-Wall liegen die Haltestellen der Linie 273. Aus Platzgründen gibt es keine Wartehallen. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht ausgebaut.

Tab. 9.6: Rahmenbedingungen L 551 Münsterstraße – Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (Im Dahläckern – Rochfordstraße)

		L 551 Münsterstraße – Schüttenwall – Friedrich-Wall						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	SV-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
		Im Dahläckern	Mühlenstraße	10.364	2,6/3,0	50	67,9	58,4
		Mühlenstraße	Lippstraße	10.364	2,6/3,0	50	70,1	60,7
		Lippstraße	Rochfordstraße	10.364	2,6/3,0	50	67,9	58,6
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zwei- bis dreistreifig (vierstreifig zwischen Friedrich-Ebert-Wall Nr. 30 und 40), durchgängiger beidseitiger Parkstreifen auf Schüttenwall und Friedrich-Ebert-Wall, Knoten Münsterstraße/ Schüttenwall Kreisverkehr, LSA-Knoten Schüttenwall/ Lippstraße und Münsterstraße/ Im Dahläckern, Fahrradführung über parallel verlaufende Fahrradpromenade oder im Mischverkehr auf Schüttenwall und Friedrich-Ebert-Wall, Radfahrstreifen beidseitig auf Münsterstraße			Asphalt DStro-Wert = 0, markierte Parkstreifen zu schmal, kleinflächige Sanierungsarbeiten			
	Nebenanlagen	Beidseitiger Gehweg zwischen Friedrich-Ebert-Wall Nr. 40 und Kreisverkehr, Gehwegbreite zwischen 1,50 m und 2,50 m auf der Westseite, Gehwegbreite unter 2,00 m und über 3,00 m auf der Ostseite, Gehweg auf der Münsterstraße 2,00 m auf der Westseite und bis zu 3,50 m auf der Ostseite, kaum bis keine Bepflanzung, Grünzug lediglich zwischen Lippstraße und Rochfordstraße (Judendanne), Baumbepflanzung am Parkplatz zwischen Schüttenwall und Sixtusstraße			Gehweg auf der Westseite auf dem Abschnitt zwischen Lippstraße und Friedrich-Ebert-Wall Nr. 40 an Grundstückszufahrten durch Pflanzkübel stark verengt			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Parken mit Parkscheibe für Elektrofahrzeuge, zwei Stunden, auf dem Parkplatz Sixtusstraße						
Unfallhäufigkeiten		Keine Auffälligkeiten						
ÖPNV		Haltestellen Schüttenwall und Friedrich-Ebert-Wall, Linien 204, 273 und Bürgerbus			Nicht behindertengerecht ausgebaut			
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe						
Baustruktur der Wohnbebauung		Wohnen weitgehend 2½-geschossig, geschlossene Bauweise auf der Westseite Schüttenwall, sonst offene Bauweise, Mehrfamilienhäuser mit Hinterhofzufahrten und ohne Vorgärten			Brachflächen und Gärten durchbrechen die ansonsten geschlossene Bauweise auf der Ostseite Schüttenwall, Bebauung ansonsten uneinheitlich und durchbrochen			
 <p>Münsterstraße, Blick Richtung Knotenpunkt Münsterstr./Im Dahläckern</p>		 <p>Schüttenwall, Blick Richtung Kreisverkehr Münsterstraße/Schüttenwall</p>			 <p>Friedrich-Ebert-Wall, Blick Richtung Knotenpunkt Schüttenwall/Lippstraße</p>			

## Maßnahmenvorschläge

- Erneuerung der Verschleißschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-2 (bis -7) dB(A)<sup>2</sup>) zwischen der Straße Im Dahläckern und der Rochfordstraße. Zuständig: Straßen.NRW.
- Begrünter Fahrbahnteiler zur optischen Verengung des Straßenraums zwischen dem Kreisverkehr und Schüttenwall Nr. 8 (bis -2 dB(A)<sup>3</sup>). Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Möglichkeit einer gestalterischen Radverkehrslenkung an den Zufahrten zur Fahrradpromenade.
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen (Inklusion). Zuständig: Straßen.NRW, Stadt Haltern am See.

## Erläuterung und Empfehlungen

### Münsterstraße – Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall

Ergänzend zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen werden private Investitionen zum Lärmschutz für die Wohngebäude Schüttenwall Nr. 12 und 16 (sowie Nr. 10 und 18) empfohlen (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern, soweit nicht vorhanden, siehe auch Kap. A 4.).

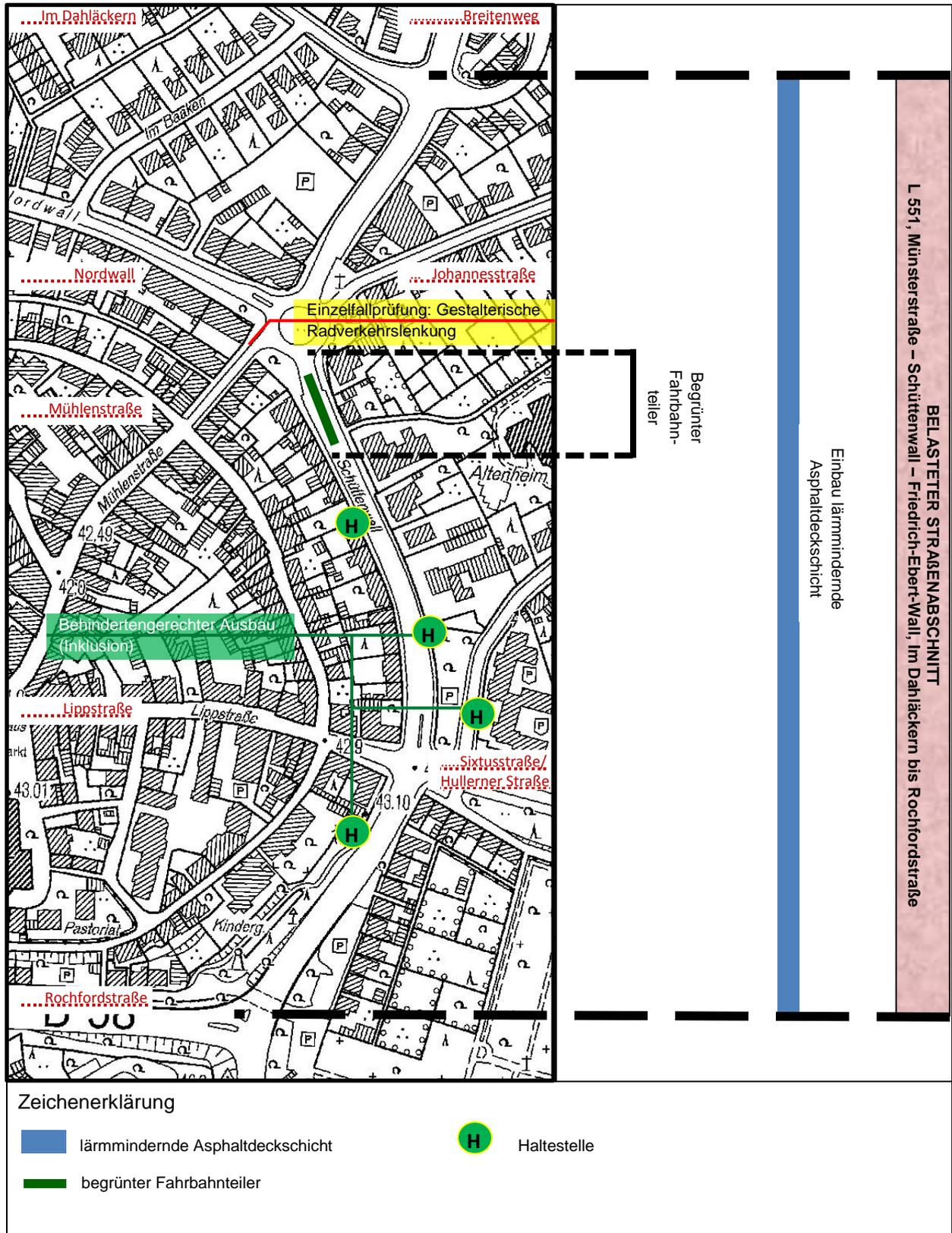
Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht.....-2 (bis -7) dB(A)  
Begrünter Fahrbahnteiler.....-2 dB(A)

Zur Entlastung der betroffenen Anwohner ist eine Senkung der Lärmimmissionen um bis zu 5 dB(A) erforderlich. Dies kann durch eine entsprechend lärmindernde Asphaltdeckschicht mit einer Wirksamkeit von etwa -4 dB(A) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h annähernd erreicht werden.

<sup>2</sup> UBA, 2014: Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik – Aktualisierte Überarbeitung. S. 52.

<sup>3</sup> PRR, 2009 in UBA, 2015: Handbuch Lärmaktionspläne – Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung. S. 101.

Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht L 551 Münsterstraße – Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (Im Dahläckern – Rochfordstraße)



## Nachtrag zum Kapitel 11 – Finanzielle Informationen

Nachtrag zu Tab. 11.1: Kostenschätzung (ohne Maßnahmen des Umweltverbunds)

Straße	Abschnitt	Maßnahme	Umsetzung	Kosten, pauschal (EUR)
L 551	Mühlenstraße – Schüttenwall Nr. 8	Begrünter Fahrbahnteiler	Pflasterung, Bepflanzung, ca. 70 m <sup>2</sup>	10.000
Gesamt				10.000

## Nachtrag zum Kapitel 13 – Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Nachtrag zu Tab. 13.1: Lärminderungspotenzial

Straße/ Straßenabschnitt		Maßnahmen- gruppe				maximale Fassa- denpegel Bestand L <sub>den</sub> /L <sub>night</sub>	Lärm- minderungs- Potenzial Maßnahmen StVO	mittleres Lärmmin- derungs- potenzial lärmmin- dernder Asphalt- deck- schicht	maximale Fassa- denpegel nach Umset- zung der Maßnah- men L <sub>den</sub> /L <sub>night</sub>
von	bis	1	2	3	4				
L 551, Münsterstraße – Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall, Im Dahläckern – Rochfordstraße									
Im Dahläckern	Mühlen- straße				x	67,9/58,4	0	-3	64,9/55,4
Mühlen- straße	Lippstraße				x	70,1/60,7	0	-3	67,1/57,7
Lippstraße	Rochford- straße				x	67,9/58,6	0	-3	64,9/55,6

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung allgemeine Öffentlichkeit – Offenlegung vom 09.04.2018 bis 09.05.2018**

Bürger	Datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	20.04.2018	Sundernstraße	Im Bereich der Sundernstraße sollte die Autobahnbrücke der A 43 mit einer Lärmschutzwand ausgestattet werden.	Im genannten Bereich wurde keine Belastungsachse identifiziert. Der Hinweis wird außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	20.04.2018	Bergbossendorf	Folgender Vorschlag sollte in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden: Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf der A 43 und der in der Lärmkarte gekennzeichneten Lärmbelastung im Ortsteil Bergbossendorf schlage ich vor eine Lärmschutzwand im Bereich der A43 Brücke zu errichten bzw. andere Lärmschutzmaßnahmen durchführen zu lassen.	Im Bereich Bergbossendorf bestehen bereits Wälle und Schallwände (Brücke über die L 509, Dorstener Straße). Die Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden nicht überschritten. Der Hinweis in Bezug auf sonstige Lärminderungsmaßnahmen wird außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	20.04.2018	Eltritt	Ich wohne im Baugebiet Elterbreischlag nahe an der Sythener Straße. Die Lärmbelastung ist hier immens!!!! Während der letzten Wochen, als die Straße wegen der Renovierungsarbeiten gesperrt war, war es angenehm ruhig. Aber jetzt ist die Straße wieder freigegeben zwar noch mit Tempo 30, aber ab morgens ab 6 Uhr donnern die Lkws am Schlafzimmerfenster vorbei und die Motorräder und Pkws an den Sonntagen verursachen einen riesigen Lärm, so dass ich meinen Garten zu diesen Zeiten nicht	Im Lärmaktionsplan sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.200 Kfz/Tag) zu betrachten. Auf der L 652, Sythener Straße (zw. L 551, Münsterstraße und K 16, Stockwieser Damm) wurden in der aktuellen landesweiten Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 lediglich 3.500 Kfz/Tag registriert. Entsprechend liegen im Rahmen der Lärmkartierung keine Lärmdaten zur Sythener	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			nutzen kann. Oben auf dem Balkon muss man schon fast schreien um sich zu verständigen.	Straße vor. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
			Ich denke, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50km/h verbunden mit einer Radarfalle in Höhe der Fussgängerbrücke Brinkweg sinnvoll wäre. In diesem Abschnitt wird am meisten gerast, da hier die Streckenführung gerade läuft.	Der Hinweis in Bezug auf mögliche Lärminderungsmaßnahmen wird außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	23.04.2018	Eltritt	Wie vielen Anwohnern ist auch uns der Lärm der Sythener Straße, gerade am Wochenende/ nach Feierabend, ein Dorn im Auge. Selbst aktuell bei Tempo 30, das beileibe nicht eingehalten wird, ist die Lärmbelastung bereits enorm. Aus unserer Sicht kann hier nur durch regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen Einhaltung geboten werden, natürlich auch am Wochenende. Dauerhaft Tempo 50 statt 70 wäre wünschenswert, gerne inklusive des Hinweisschildes "Radar", auch ohne festinstallierte Radaranlage. Eine festinstallierte Radaranlage ist natürlich eine Idee, allerdings wird erfahrungsgemäß direkt nach einer solchen Anlage wieder beschleunigt (Aufdrehen der Maschinen) und zudem kommt ein Großteil der Lärmbelastung am Wochenende durch Motorradfahrer, die aktuell nicht wie z. B. in den Niederlanden (von hinten blitzen) mit festinstallier-	Im Lärmaktionsplan sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.200 Kfz/Tag) zu betrachten. Auf der L 652, Sythener Straße (zw. L 551, Münsterstraße und K 16, Stockwieser Damm) wurden in der aktuellen landesweiten Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 lediglich 3.500 Kfz/Tag registriert. Entsprechend liegen im Rahmen der Lärmkartierung keine Lärmdaten zur Sythener Straße vor. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			ten Radargeräten erfasst werden können.		
			Wir befürchten, dass selbst der neue Asphalt und eine reduzierte Geschwindigkeit nicht die gewünschte Lärmreduzierung mit sich bringen, wie aktuell bei Tempo 30 ersichtlich ist. Daher bliebe als letzte Möglichkeit noch eine Lärmschutzwand zum Baugebiet Elterbreischlag hin.	<i>Die schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 70 „Elterbreischlag“ kam zu dem Ergebnis, dass eine Lärmschutzwand nicht erforderlich ist.</i>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	25.04.2018	Papenbrückstraße	Der Recklinghäuser Damm ist zwischen Glashütte und der Ampelanlage zur B 58 mit drei Geschwindigkeiten zu befahren. An der Glashütte noch 50 km/h, ca. 200 m weiter auf 400 m Länge 70 km/h, 100 m vor der Ampel 50 km/h. Die Kurzstrecke 70 wird zur Beschleunigung von Kradfahrern und Sportwagenfahrern genutzt. Der Lärm ist dann unerträglich.	Die Lenkungsmöglichkeiten des Verkehrs werden derzeit in einem separaten Verkehrsgutachten überprüft. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			Bedenken Sie auch, dass diese Strecke von Radfahrern, Rennradfahrern und Fußgängern genutzt wird. Über die fahrradfreundliche Stadt im Bereich der Glashütte und der Recklinghäuser Straße sollte man kein Wort mehr verlieren. Ich hoffe nur, dass dort nicht weitere Unfälle passieren. Die Verantwortlichen werden wissen, was sie tun.	Das Radverkehrsnetz führt über die Recklinghäuser Straße. Die Lenkungsmöglichkeiten des (Rad-)Verkehrs werden derzeit in einem separaten Verkehrsgutachten überprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Meine Bitte, die 400 m Recklinghäuser Damm von 70 km/h auf 50 km/h zu reduzieren. Der Schilderwald würde damit auch reduziert. Ich bin zwar sicher, dass sich keine Veränderung ergeben wird. Der Versuch ist aber nicht strafbar.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>6</b>	23.04.2018	Eltritt	Ich möchte Ihnen mitteilen, dass die Lautstärke im Neubaugebiet Sythen aufgrund des Verkehrs aufdringlich und anstrengend laut werden kann. Dieses gilt vor allem für die sonnigen Wochenenden im Frühling und Sommer.	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Noch schlimmer, als diese Geräuschbelästigung empfinden wir die häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es ist schrecklich, dass all diese kleinen Kinder solchen Geschwindigkeiten ausgesetzt werden. Vor allem am Eltritt in Sythen oder der Dietrich-Bonhoeffer -weg sind davon betroffen. Zum Teil fahren die Autos oder Motorräder mit doppel-	Im Lärmaktionsplan sind innerhalb von Nicht-Ballungsräumen gemäß den gesetzlichen Vorgaben nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen zu betrachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			ter Geschwindigkeit durch die Straßen. Mehrfach haben wir die Stadt um Hilfe gebeten, aber es ist nichts geschehen. Das ist sehr schade.		
<b>7a</b>	01.05.2018	Wacholderstraße	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 bezüglich der Münsterstraße L 551 in Haltern-Sythen (Lehmbraken) nehme ich wie folgt Stellung: Ich bin Eigentümer des Wohnhauses [...] in Haltern am See, das von mir selber bewohnt wird. Ich bin daher von den von der L 551 ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen erheblich betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Den derzeitigen Ausbau der Strecke zwischen dem Drügen Pütt und der Kreuzung „Lehmbrakener Straße“ begrüße ich außerordentlich; es war lange überfällig und dringend geboten. Nach den Verlautbarungen der Stadt Haltern in der hiesigen Presse in den letzten Monaten sollte der Ausbau zur Verbesserung der Lärmsituation mit sog. Flüsterasphalt erfolgen. Auf Nachfrage im Rahmen dieser Bürgerbeteiligung konnte mir seitens der Stadt aber nicht bestätigt werden, dass der Ausbau auch tatsächlich mit Flüsterasphalt erfolgt ist. Dass die Stadt Haltern	Auf Nachfrage wurde kein Flüsterasphalt durch den Landesbetrieb Straßen.NRW verbaut. Eine Fahrbahndeckensanierung erzielt eine Lärminderung von 0,5 bis 1,5 dB(A).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			<p>vom Landesbetrieb Strassen darüber in Unkenntnis gehalten wird, halte ich – nebenbei bemerkt – für äußerst bedenklich. Als Anlieger, der die Möglichkeit der Bürgerbeteiligung wahrnehmen will, kann ich das Maß der Verbesserung des Lärms durch die Ausbaumaßnahme mangels Tatsachenkenntnis mithin gar nicht einschätzen. Ich gehe dennoch im Folgenden davon aus, dass Flüsterasphalt auch tatsächlich aufgetragen wurde.</p>		
			<p>Auch bezüglich des weiteren Umstandes, der geeignet wäre, die Lärmbelastung zu reduzieren, herrscht Unklarheit. Es handelt sich um die Frage, ob in dem Straßenabschnitt zwischen „Drügen Pütt“ und der Kreuzung der L 551 mit der Lehmbrakener Straße zukünftig die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt wird. Nach Auskunft der Stadt Haltern ist die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung seit längerer Zeit (also bereits vor dem Beginn des Ausbaus) erfolgt. Die Umsetzung durch den Landesbetrieb Straßen blieb bisher jedoch aus. Darüber „liege der Stadt Haltern auch keine Entscheidung des Landesbetriebs Straßen vor“. Man wisse also derzeit nicht, wie sich die Situation zukünftig gestalten werde. Für den Bürger, der sich fragt, ob und mit welchen Hinweisen er die Bürgerbeteiligung wahrnehmen</p>	<p>Auf Nachfrage beim Landesbetrieb Straßen.NRW wurde am 07.05.2018 telefonisch die Zusage zur prioritären Bearbeitung (Prüfung) der angeordneten Geschwindigkeitsreduzierungen im Stadtgebiet (darunter auch die verkehrsrechtliche Anordnung zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der Münsterstraße in Höhe Lehmbraken) gegeben.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

			<p>will, eine regelrechte Zumutung, die den Eindruck vermittelt, dass die Behörde die Bürgerbeteiligung eher als rein formellen und möglichst folgenlosen Prozess ansieht.</p> <p>Zudem finde ich es in keiner Weise vertretbar, wie sich der Informationsfluss zwischen dem Landesbetrieb Straßen und der Stadt Haltern, die ja beide zur Zusammenarbeit angehalten sind, gestaltet.</p>		
			<p>Vor diesem Hintergrund möchte ich darauf hinweisen, dass der von der L 551 ausgehende Lärm in den letzten Jahren ganz erheblich zugenommen hat und eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnsituation darstellt. Der Bereich, in dem ich wohne, ist sicherlich als reines Wohngebiet i.S.d. BauNVO anzusehen, also in höchstem Maße schutzwürdig. Gründe für die steigende Lärmbelastung sind die Zunahme des Verkehrs im Allgemeinen, die Zunahme des Schwerverkehrs -hier spielt die Autobahnmaut für Lkws und die Nähe der Autobahnanschlussstelle A43 Lavesum eine große Rolle-, die ganz erhebliche Zunahme der Motorräder außerhalb der Winterjahreszeit in Verbindung mit dem Motorradtreff Drügen Pütt, die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkung durch die Mehrzahl der Auto-, Motorrad- und</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

			<p>sogar fast in gleicher Weise der Lkw-Fahrer und der sehr schlechte Zustand der L551 in der Vergangenheit. Sowohl bei den Kraftfahrzeugen als auch in noch stärkerem Maße bei den Motorrädern ist es so, dass es der Regelfall ist, dass die bisher zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70km/h in ganz erheblichem Maße überschritten wird. Die Durchschnittsgeschwindigkeit in dem Abschnitt zwischen Drügen Pütt und Lehmbrakener Straße dürfte eher bei 90-100 km/h liegen, bei Motorrädern eher noch darüber. Bei Letzteren kommt hinzu, dass sie gerade bei der An- und Abfahrt vom bzw. zum Drügen Pütt – offensichtlich um besondere Aufmerksamkeit zu erregen – ihre Maschinen besonders hochtourig fahren und das vermutlich nicht selten (vielleicht sogar meistens) mit unzulässig manipulierter Auspuffanlage. Selbst der Schwerlastverkehr hält sich überwiegend nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung und bleibt „im Verkehrsfluss von 90-100km/h, was zur Lärmimmission deutlich beiträgt. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50km/h zum Schutz der anliegenden reinen Wohngebiete ist daher dringend geboten.</p>		
			<p>Daneben muss aber auch -wie aus dem Geschilderten folgt- eine</p>	<p>Die Anregung wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

			<p>wirksame Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen. Der Immissionsbelastung wäre nicht geholfen, wenn statt 70 km/h 50 km/h angeordnet wäre, die tatsächliche Geschwindigkeit aber nicht oder nur unerheblich reduziert würde. Ich rege in diesem Zusammenhang auch die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen durch den Kreis Recklinghausen an, da die nur zeitweisen Kontrollen durch die Polizei immer nur dazu führen, dass nur während der Zeit der Kontrollen wirklich langsamer gefahren wird. Die Mechanismen, die dazu führen, funktionieren unter Motorradfahren übrigens besonders gut. Die Ankündigung von Kontrollen durch die Polizei in der örtlichen Presse ist natürlich ebenfalls kontraproduktiv in dem Sinne, dass, wenn nichts für den Tag angekündigt ist, man ja bedenkenlos schneller als erlaubt fahren kann und zeugt im Übrigen von einer falsch verstandenen Bürgerfreundlichkeit, die nicht mehr ist als ein Mangel an Selbstbewusstsein in Bezug auf die gesetzliche Aufgabe. Die Investition von Geschwindigkeitsmessstellen würde sich in jedem Fall bezahlt machen, in Form von Bußgeldeinnahmen für den Kreis und durch eine tatsächliche Reduzierung des Lärms zugunsten</p>		
--	--	--	--	--	--

			der Anwohner. Letztlich soll darauf hingewiesen werden, dass die betroffenen Wohngebiete zusätzlich von dem Straßenlärm des Autobahzubringers entlang des Wohngebietes „Elterbreischlag“ beeinträchtigt werden, wobei der Motorradlärm dort eine noch größere Rolle spielt und auch hier Geschwindigkeitsbeschränkungen mit entsprechenden Kontrollen dringend notwendig sind.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>7b</b>	01.05.2018	Wacholderstraße	Wir sind ebenfalls Anwohner der Wacholderstraße in Sythen und schließen uns den obigen Ausführungen an. Die Lärmbelästigung ist gerade an den Wochenenden, insbesondere durch Motorradfahrer, an der L 551 erheblich. Wir befürworten daher ebenfalls die Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h sowie die Installation von Geschwindigkeitsüberwachungen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

8	01.05.2018	Münsterstraße	<p>Wir haben über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan über die Internetseite der Stadt Haltern am See Kenntnis genommen. Als direkt betroffene Anwohner [...] mit ca. 15m Abstand bis zur Fahrbahn begrüßen wir natürlich den Lärmaktionsplan. In den letzten Wochen wurde die neue Asphaltdecke zwischen nördlicher Stadtgrenze und der Kreuzung am „Drügen Pütt“ erneuert und in diesen Tagen fertiggestellt. Diese Maßnahmen haben uns sehr erfreut und führen zu einer deutlichen Minderung der Abrollgeräusche. Dafür möchten wir uns zunächst bedanken.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Leider ist die Lärmbelastung nach wie vor leider relativ hoch. Selbstverständlich können wir keine Messergebnisse oder Feldversuche präsentieren, sondern nur von unseren –rein subjektiven- Wahrnehmungen als Anwohner schreiben: Das größte lärmtechnische Problem stellen in unseren Augen nicht (mehr) die Abrollgeräusche der PKW dar, sondern vielmehr zum einem der LKW-Verkehr, aber auch vor allem der deutliche Lärm von Motorrädern. Grundsätzlich sind in unserer Betrachtungsweise vorbeifahrende Motorräder dabei zunächst kein Problem, sondern Bestandteil des normalen Straßenverkehrs. Bedingt durch den lang</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			<p>gestreckten Verlauf der Münsterstraße und den nahegelegenen Biker-Treff „Drügen Pütt“ kommt es insbesondere an Tagen mit mildem und schönem Wetter zur rennstreckentauglichen Szenen. Offensichtlich verleitet der Straßenverlauf die „Biker“ dazu, die Strecke mit besonders hohem Tempo zu passieren, bzw. deutlich zu beschleunigen. Ohne diese gemessen zu haben, sind wir uns in jedem Fall sicher, dass Geschwindigkeiten im dreistelligen km/h-Bereich zur Normalität gehören. Es handelt sich dabei nicht um Einzelfälle, sondern um hunderte Motorräder täglich die insbesondere als Kolonne zu einer erheblichen Lärmbelastung führen. Das Aufheulen lassen der Motoren ist dabei Ehrensache. Auspuffanlagen aus Motorsport (mit den dazugehörigen Geräuschentwicklungen) sind ebenfalls Standard. Insgesamt bedeutet dieses eine Lärmbelastung die kaum zu ertragen ist. Normale Gespräche auf der rückwärtig gelegen Terrasse sind kaum möglich. Konversationen werden daher von uns an entsprechend hoch frequentierten Tagen nur noch im Haus durchgeführt. Wir sind uns darüber bewusst, dass der Lärmaktionsplan nicht dem Zweck dient, Abweichungen von der Straßenverkehrsordnung oder</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>Temposünder zu sanktionieren. Unserer Ansicht nach richten allerdings der beste „Flüster-Asphalt“ und die wirkungsvollsten Schallschutzfenster nichts gegen die enorme Belastung durch den Motorradtourismus und den LKW-Verkehr aus.</p>		
			<p>Wir möchten also diese eine Gelegenheit nutzen und unsere Anregungen zum Lärmaktionsplan Stufe 3 abgeben. Wir bitten Sie daher zu prüfen, ob folgende Maßnahmen durchführbar sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchfahrverbot beider Richtungen für Motorräder auf der Münsterstraße zwischen der Kreuzung am „Drügen Pütt“ und nördlicher Stadtgrenze. Zumindest an Samstagen + Sonn- und Feiertagen. Als Ausweichstrecke könnte die BAB A 43 dienen.</li> </ul>	<p>Ein Durchfahrverbot für Motorradfahrer durch Beschilderung ist ausgeschlossen, da eine Verlagerung der Verkehrsteilnehmer zu Lasten anderer Zuwegungen gehen würde. In der Gesamtbetrachtung des Straßenverkehrs gilt es, ein ausgewogenes Verhältnis dieser Auswirkungen beizubehalten. Diverse Gerichtsurteile zu Motorradverboten in gleichgelagerten Fällen sorgten bereits für den Rückbau bereits beschilderter Verkehrsverbote.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Münsterstraße zwischen der Kreuzung am „Drügen Pütt“ und nördlicher Stadtgrenze auf 50 km/h oder 30/km/h.</li> </ul>	<p><i>Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h ist auf den betroffenen Abschnitten im Bereich Lehmbraken bereits Teil des Lärmaktionsplans (vgl. Kap. 9.2.4 des Lärmaktionsplans der Stadt Haltern am See).</i></p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ist nicht umsetzbar.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			Durchfahrverbot beider Richtungen für LKW auf der Münsterstraße zwischen der Kreuzung am „Drügen Pütt“ und nördlicher Stadtgrenze. Zumindest an Samstagen + Sonn- und Feiertagen. Als Ausweichstrecke könnte die BAB A 43 dienen.	Ein nächtliches Lkw-Verbot ist bereits als Prüfauftrag im Lärmaktionsplan der Stadt Haltern am See, 2. Stufe, enthalten. Ein ganztägiges Verbot würde zu starken Einschränkungen der Betriebe im Gewerbegebiet „Linnertstraße“ in Hausdülmen führen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Wir haben diese E-Mail bewusst auch an Hr. Klimpel adressiert um Ihn auch über die Situation in Kenntnis zu setzen. Dass der Tourismus für unsere Stadt ein wichtiger Zweig ist steht außer Frage. Wir stellen uns allerdings die Frage, ob das Wohlergehen und Erholungsbedürfnis der Einwohner nicht höher wiegt als das der Touristen(?) und hoffen daher, auf diesem Wege die Situation irgendwie verbessern zu können.	Die Stadt Haltern am See ist stets bestrebt, einen ausgewogenen Interessensausgleich zu erreichen und kann sich nur im Rahmen geltender Gesetze bewegen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	07.05.2018	Schüttenwall	Hier sind unsere Vorschläge zur Lärmreduzierung für den Schüttenwall: Aufbringung von Flüsterasphalt (siehe Weseler Str.)	Die Anregung wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht auf dem Straßenzug L 551, Münsterstraße – Schüttenwall – Friedrich-Ebert-Wall (zw. Im Dahläckern und Rochfordstraße)
			Fahrradweg zur Stadtseite, als Begrenzung niedere Pollerstreifen aufbringen, um so eine "optische" Verkleinerung der Fahrbahn zu erreichen.	Ein Fahrradweg im Straßenraum des Schüttenwalls ist aus Platzgründen nicht ohne weiteres möglich. Der vorhandene Parkstreifen dient als Schallschutz und wäre rein aus Lärmschutzsicht zu erhalten. Andererseits besteht ein	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

				Interesse an der gesicherten Radfahrerführung auf dem Straßenzug Schüttenwall-Friedrich-Ebert-Wall. Eine Konzeptionierung soll erfolgen. Für Radfahrer besteht derzeit eine bevorzugte Radverbindung über die parallel verlaufende Fahrradpromenade.	
			Durchfahrtsverbot für LKW´s über 7,5 t	Da keine Ausweichrouten bestehen, ist ein solches Verbot auf der Landesstraße nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Anmerkungen: Übergang Lippstr.-Schüttenwall-Sixtusstr. Rollatoren- bzw. Rollstuhlgerecht aufbauen. An der Ampel längere Grünphasen für Fußgänger (Die jetzige Grünphase reicht nicht einmal für "normal" gehende)	Die Grünphase für Fußgänger ist am genannten Übergang in der 19. KW 2018 verlängert worden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die vor kurzem [erfolgten] "Reparaturen" auf dem Schüttenwall sind unserer Meinung nach unzureichend. Durch die Kantenbildung ist der Geräuschpegel angestiegen. Auch sind nicht alle "Löcher" beseitigt worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und geht bei einer anstehenden Sanierung mit dem Vorschlag für lärmmindernden Asphalt einher.	Siehe oben.
10	09.05.2018	Hullerner Straße	- Auferlegung einer Abgabeleistung zur Anreizschaffung von (aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Schienen bzw. der Zugfahrzeuge in einer Höhe die es für die Betreiber wirtschaftlich macht, diese auch tatsächlich umzusetzen.	Das Eisenbahn-Bundesamt ist seit dem 1. Januar 2015 für die Aufgabe verantwortlich, einen Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes aufzustellen. Die Anregung wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			- Lärmschutzwand auf der Ostseite entlang der Schienen.	Siehe oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			- Überwachung und wirksame Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 58, Hullerner Damm (z. B. Radarkontrollen).	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	08.05.2018	Bergbossendorf	Im Zuge des aktuell aushängenden Lärmaktionsplans und der Möglichkeit als Bürger Anregungen abzugeben, melden wir uns stellvertretend für alle Einwohner Bergbossendorfs bei Ihnen. Die 2. Stufe der Lärmaktionspläne betrifft die Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen pro Jahr. Diesen Umstand sehen wir für die Lärmquelle A 43, speziell die Lippebrücke angrenzend an unser Dorf, sowie die vorbeiführende Bahnbrücke erreicht.	Im genannten Bereich wurde keine Belastungsachse identifiziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Wir als Anwohner des Dorfes können diesen Zustand nicht hinnehmen und fordern durch Lärmschutzmaßnahmen die Reduzierung des entstehenden Lärms. Als Schutzmaßnahmen schlagen wir die Errichtung eines Lärmschutzes im Bereich der Lippebrücke sowie die Einrichtung eines nächtlichen Tempolimits vor. Mit der beiliegenden Unterschriftenliste möchten wir Ihnen unsere Dringlichkeit verdeutlichen.	Die Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden nicht überschritten. Der Hinweis in Bezug auf sonstige Lärminderungsmaßnahmen wird außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	09.05.2018	Schüttenwall	- Herstellung einer „grünen Ver-	Die Anregung wird in den	Bau eines begrünt

			kehrinsel“ von Beginn des Zebra- streifens am Schüttenwall bis Hausnummer 10, um die Fahr- bahnbreite und damit die gefahrene Geschwindigkeit zu verringern.	Lärmaktionsplan aufgenommen.	Fahrbahnteilers zur optischen Verengung des Straßenraums zwischen dem Kreisverkehr und Schüttenwall Nr. 8
13	07.05.2018	Papenbrückstraße	Ich freue ich sehr darüber, dass man sich für die Sorgen der Bürger der Stadt Haltern interessiert und daran interessiert ist hier Abhilfe zu schaffen für die Gesundheit der Halteraner. Der Lärm am Reckling- häuser Damm hat in den letzten Jahren mehr als sehr stark zugenommen. Durch die Ampel Richtung Hullern hat jetzt zusätz- lich, in den Zeiten zwischen 15.30 und 18 Uhr, auch noch die Abgas- belastung überdurchschnittlich zugenommen. An den Wochenen- den ist es unerträglich, Lärm und Abgase. Eine Lärmschutzwand, wie sie jetzt an der Weselerstr. Richtung Autobahn (Neubaugebiet) errichtet wurde, wäre eine optimale Lösung, für unsere Gesundheit.	Die Lenkungsmöglichkeiten des Verkehrs werden derzeit in einem separaten Verkehrs- gutachten überprüft. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Auch die Ampelanlage Richtung Industriegebiet (Lidl, Edeka, Aldi usw.) erhöht den Lärmpegel. Ein Kreisverkehr würde dies leiser Regeln.	Die Verkehrsabwicklung wird derzeit in einem separaten Verkehrsgutachten überprüft. Die Ergebnisse werden zunächst abgewartet. Der Umbau eines Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr bringt i.d.R. jedoch nur eine sehr geringe Lärminderung. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			Auch die kurze Geschwindigkeitserhöhung Richtung Haltern von 50 auf 70 KHM fördert den Lärmpegel zusätzlich, durch das ständige Anfahren und Beschleunigen der immer lauter werdenden Laster, LKW s, Autos und vor allem auch der Motorräder. Hier bitte ich auch auf den vermehrten Ausstoss der Abgase zu achten die beim Beschleunigen der Fahrzeuge überdurchschnittlich in die Luft gestossen werden.	Siehe Abwägung zu Eingabe Nr. 5.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Als letztes möchte ich darauf hinweisen, das auf der Höhe der Tankstellen dringend eine Fussgängerinsel angelegt werden sollte, denn ob als Fussgänger oder Radfahrer ist das Überqueren der Strasse, um in die Papenbrückstrasse zu gelangen, lebensgefährlich. Hier sollte man auch vor allem an die Kinder denken, deren Schulweg eh eine totale Katastrophe ist (von Richtung Flaesheim, Bossendorf Richtung Haltern Stadt).	Die Lenkungsmöglichkeiten des (Rad-)Verkehrs werden derzeit in einem separaten Verkehrsgutachten überprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Von mir aus können Sie auch auf dem Recklinghäuser Damm mehrere Blitzer aufstellen, dann wären die Kosten für die Schallschutzwand schnell wieder in der Stadtkasse.	Die Radarkontrolle wird vom Kreis Recklinghausen und von der Polizei durchgeführt. Die Anregung wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>14</b>	05.05.2018	Münsterstraße	Folgende Anregungen und Bedenken zum oben genannten Aktionsplan möchten wir abgeben:	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			<p>Im Aktionsplan der 2. Stufe wurden im Ortsbereich Sythen – Lehmbraken für die L 551 die Beeinträchtigungen und Belästigungen durch den Motorradlärm nicht berücksichtigt. Bekanntlich befindet sich am „Drügen Pütt ein Motorradtreff, der besonders an den Wochenenden stark frequentiert wird. Einige der Motorradfahrer meinen, die Geschwindigkeitsgrenze nicht einhalten zu müssen und überschreiten sie (sehr) erheblich. Sie fahren z.T. sehr hoctourig und einige der Maschinen scheinen das erlaubte Maß an Geräuschemissionen erheblich zu überschreiten. Die dadurch verursachten Belästigungen gehen z.T. bis an die Schmerzgrenze!</p>		
			<p>Hinzu kommt, dass an sommerlichen Tagen an den Wochenenden starker Ausflugsverkehr, z.T. mit Stop-and-go, zu den Silberseen herrscht. Morgens hin und abends zurück. Der Lärm ist dann unerträglich.</p>	<p>Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.  <i>Aufgrund der Erfahrungen der vergangenen Jahre handelt es sich bei dem Ausflugsverkehr zum Silbersee II um seltene Ereignisse, die nur an wenigen Tagen im Jahr eintreten. Daraus allein ergibt sich kein Handlungserfordernis.</i></p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

			Als angenehm hatten wir die Sperrungen während der Bauarbeiten im Zuge der Sanierung der L 551 wahrgenommen. Die Straße war einseitig gesperrt und die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Nach Abschluss der Arbeiten wurde die alte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h wieder vorgegeben. Wir bitten hier um geeignete Maßnahmen, damit die geltenden Auslösewerte am Tag und in der Nacht nicht überschritten werden.	Derzeit liegt eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h gemäß des Maßnahmenvorschlags aus dem Lärmaktionsplan, 2. Stufe, beim Landesbetrieb Straßen.NRW zur Umsetzung vor. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften ist nicht umsetzbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	09.05.2018	Weseler Straße	<p>Als Anwohnerin der B 58, Weseler Straße in Haltern am See, möchte ich auf großen Straßenlärm mit Gesundheitsgefährdung hinweisen. Bei über 12.000 Fahrzeugen am Tag und keinerlei Lärmschutz sind wir als Anwohner dem Lärm 24 Stunden am Tag ausgesetzt. Es gibt keine Schallschutzwände, keinen Flüsterasphalt und die Grünanlage vor dem Haus zur Weseler Straße ist in einem verheerenden Zustand und dann noch vom Baubetriebshof auf den Stock gesetzt worden.</p> <p><b>[Eigene Anmerkung im Rahmen der Abwägung:</b> Im Vorfeld zur Stellungnahme hat ein Telefonat stattgefunden, in der insbesondere die Lärmschutzwand am Baugebiet „Grüner Winkel“ sowie der Rückschnitt der straßenbegleit-</p>	<p>Die Überschreitung der Schwellenwerte (über 65 dB(A) tags und über 55 dB(A) nachts) wird gemäß Lärmkartierung im Bereich Weseler Straße zwischen Saarbrückenstraße und St.-Ingbert-Straße nicht erreicht. Von weiteren Maßnahmen, die nicht bereits Teil des Lärmaktionsplans sind, wird daher zunächst abgesehen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lärmschutzwand für das Baugebiet „Grüner Winkel“ ist in ihrer Bauform in die Gruppe mit der höchsten Schallabsorption einzuordnen. Entsprechend kann eine deutliche Veränderung der Schallausbreitung und</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			enden Grünanlage als Ursachen für eine Lärmzunahme genannt wurden.]	eine unzumutbare Zunahme des Verkehrslärms auf der Nordseite der Weseler Straße durch die Lärmschutzwand derzeit nicht angenommen werden. Der Hinweis wird in der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung an das LANUV weitergegeben und bei der Lärmberechnung erneut geprüft. Die Grünanlage wird vom Baubetriebshof wieder ergänzend bepflanzt.	
16	25.04.2018	Schwalbenweg	Unsere Grundstücke und die unserer Nachbarn vom Schwalbenweg befinden sich in unmittelbarer Nähe der mittlerweile sehr stark befahrenen A 43. Die ständige Geräuschbelastung ist enorm (rote Zone). An Wochentagen ist es der LKW-Verkehr, an den Wochenenden wird mit extrem hohen Geschwindigkeiten und lauten Motoren gerast. Diese Entwicklung hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Siedlungsgebiete Vogelheide und Markenkamp würde viel zu einer Lärminderung beitragen, ohne große Kosten zu verursachen. Flüsterasphalt wäre eine weitere Alternative. Da unsere Wohnqualität sehr beeinträchtigt wird und zugleich die Verkehrssicherheit verbessert wird, bitten wir zumin-	Die Betroffenheit durch die Überschreitung der Schwellenwerte (über 65 dB(A) tags und über 55 dB(A) nachts) ist in dem beschriebenen Bereich nur an einem Gebäude gegeben (Überschreitung der Nachtwerte). Es kann daher keine Belastungsachse identifiziert werden. Die Anregungen werden außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			dest um eine Geschwindigkeitsbeschränkung.		
17	09.05.2018	Eltritt	Wir sind wie viele andere Bewohner des Neubaugebietes Elterbreischlag vom zunehmenden Lärm durch die Sythener Straße betroffen. Gerade an Wochenende von April bis Oktober ist das Wohngebiet vorwiegend von Motorradfahrern einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt. Die enormen Beschleunigungen auf dem Teilstück zwischen Lehmbrakener Str. - Kreuzung Sythenerstr./ Münsterstr. verursachen einen unerträglichen Lärmpegel. Seit einigen Wochen wurde dieser als Beschleunigungsstrecke genutzter Abschnitt auch noch neu asphaltiert, was die Motorradfahrer noch mehr motiviert ihre "Maschinen" zu beschleunigen. Schätzungsweise werden auf diesem Teilstück 150 - 200 km/h erreicht!	Lärmspitzen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Warum werden gerade auf solchen Streckenabschnitten keine stationären Blitzanlagen installiert? Werden nur bei sogenannten Unfallschwerpunkten solche Anlagen installiert? Ist Lärm keine Beeinträchtigung? Lärm kann auf Dauer die Gesundheit stark beeinträchtigen und sogar zum Tode führen!	Der Hinweis in Bezug auf mögliche Lärminderungsmaßnahmen wird außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Warum wurden bei der Gestaltung des Wohngebietes keine Schallschutzwände verbaut? Die dama-	<i>Die schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum</i>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			<p>ligen vorgenommen Lärm- messungen zweifle ich insofern an, ob sie überhaupt unter realen Bedingungen gemessen wurden. Das Ergebnis war wohl ausschlaggebend dafür, dass kein Schallschutz nötig sei. Anscheinend war es ein Irrtum auf Kosten der Bewohner, da sich mittlerweile viele durch den Straßenlärm sowie Bahnlärm belästigt fühlen.</p>	<p><i>Bebauungsplan Nr. 70 „Elterbreischlag“ kam zu dem Ergebnis, dass eine Lärmschutzwand nicht erforderlich ist.</i></p>	
			<p>Eine weitere Sache möchte ich noch erwähnen: Warum wurde die Kreuzung Sythenerstr./Münsterstr. durch die neue Asphaltierung mit einer teuren Ampelanlage ausgestattet und dieser Bereich nicht durch einen Kreisverkehr ersetzt? Ist für mich nicht nachvollziehbar! Da immer mehr Kreisverkehre in unserem Land gebaut werden und diese unter anderem bei einem gleichmäßigen Verkehrsfluss die Schadstoffemissionen senken sowie den Straßenlärm reduzieren.</p>	<p>Die Lichtsignalanlage war bereits vor der Sanierung Bestandteil der Verkehrslenkung im Knotenpunkt. <i>Der zuständige Straßenbaulastträger hat sich aus verkehrrechtlicher Sicht mit der Gestaltung dieses Verkehrsbereichs befasst und hat sich dazu entschlossen die Fahrbahnoberfläche zu sanieren und gleichzeitig die LSA für einen verbesserten Verkehrsfluss zu optimieren.</i></p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung Träger öffentlicher Belange – Offenlegung vom 09.04.2018 bis 09.05.2018**

<b>Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Datum</b>	<b>Adresse</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>	<b>Maßnahme</b>
<b>Deutsche Bahn AG</b>	10.04.2018	Erna-Scheffler-Str. 5, 51103 Köln; Robert Lemper, robert.lemper@deutschebahn.com	Grundsätzlich sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Handelt es sich jedoch um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert. Für Lärmaktionsplanungen sind die Gemeinden zuständig. Seit dem 01.01.2015 hat sich die Zuständigkeit geändert. Für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes auf den Haupteisenbahnstrecken außerhalb von Ballungsräumen liegt seit dem 01.01.2015 die Zuständigkeit beim EBA. Da die Stadt sich bereits die Kartierung auf der EBA Seite bedient hat, bestehen aus Sicht der DB AG keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Stadt Lüdinghausen</b>	12.04.2018	Postfach 1531, 59335 Lüdinghausen; Richard Borgmann, blick@stadt-luedinghausen.de	Ich bedanke mich für Ihren Hinweis auf die Lärmkarte der 3. Stufe. Seitens der Stadt Lüdinghausen werden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

<b>Eisenbahn-Bundesamt</b>	16.04.2018	Heinemannstraße 6, 53175 Bonn; Sebastian Rothe, rothes@eba.bund.de	Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 3. April 2018 und Ihr Interesse an der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Wie im Telefonat mit Ihrem Kollegen Hrn. Albrecht am 16. April 2018 mitgeteilt, ist gemäß § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das EBA seit dem 1. Januar 2015 für die Aufgabe verantwortlich, einen Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen. Eine Haupteisenbahnstrecke ist nach § 47b BImSchG ein Schienenweg nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr. Sonstige Schienenwege werden nicht in der Lärmaktionsplanung des EBA berücksichtigt. Dem folgend ist die Stadt Haltern am See gesetzlich nicht dazu verpflichtet, ab der Lärmaktionsplanung der Runde/Stufe 3 einen eigenen Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes aufzustellen. Sie kann in diesem Punkt auf die Lärmkartierung und Lärmaktionspla-	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
----------------------------	------------	---	---	------------------------	--------------------------------------

			<p>nung des EBA verweisen. Falls Sie vom Eisenbahn-Bundesamt eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zur Lärmaktionsplanung anderer Verkehrsträger wünschen, möchte ich Sie bitten, uns erneut mit einer konkreten Anfrage einzubinden. Gern können Sie mich telefonisch kontaktieren, wenn Sie Fragen dazu oder darüber hinaus zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes haben.</p>		
<b>Stadt Olfen</b>	23.04.2018	Postfach 134, 59396 Olfen; Wilhelm Sendermann und Christopher Schmalenbeck, schmalenbeck@olfen.de	<p>Ich bedanke mich für die Übersendung der o. g. Unterlagen. Zu der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Stadt Haltern am See werden von Seiten der Stadt Olfen keine Anregungen vorgebracht.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>IHK Nord Westfalen</b>	25.04.2018	Sentmaringer Weg 61, 48151 Münster; Daniel Janning, janning@ihk-nordwestfalen.de	<p>Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Nord Westfalen dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Lärmkartierung 3. Stufe für das Stadtgebiet von Haltern am See. Die IHK ist als Trägerin öffentlicher Belange aufgerufen, die Inhalte von Lärmaktionsplänen mit Blick auf zu erwartende Auswirkungen auf die ihr angeschlossenen Mitgliedsunternehmen kritisch zu würdigen. Aspekte der Gesundheitsvorsorge und des Gesundheitsschutzes für</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			<p>die Bürgerinnen und Bürger liegen grundsätzlich auch im Interesse der Unternehmen. Daher unterstützt die IHK grundsätzlich die Ziele von Lärmaktionsplänen zur Lärm-minderung, wenn sichergestellt wird, dass vorhandene Betriebe in ihren Betriebsabläufen oder Erweiterungsabsichten durch diese Planung nicht eingeschränkt werden und darüber hinaus eine gute Erreichbarkeit und kurze Reisezeiten gewährleistet sind. Dies gilt sowohl für die Ver- und Entsorgungs-verkehr (Wirtschaftsverkehr) als auch für die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Besucher. Aus der Lärmkartierung 3. Stufe lassen sich keine genauen, zahlenmäßigen Betroffenheit ablesen bzw. es steht zum derzeitigen Zeitpunkt nicht fest, welche Maßnahmen die Stadt Haltern am See ergreifen möchte, falls lärmmin-dernde Maßnahmen notwendig werden.</p>		
			<p>Grundsätzlich begrüßt die IHK die Maßnahmen der Lärm-aktionsplanung, die zu einer Verkehrslärm-minderung bei Aufrechterhaltung der Leis-tungsfähigkeit des Straßen-netzes führen, wie die Optimie-rung oder Erneuerung vorhan-</p>	<p>Zustimmung zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

			dener Lichtsignalanlagen-Steuerungen oder den Einbau von Asphalt mit lärmmindernder Wirkung bei anstehenden Fahrbahnsanierungen.		
			Sind Ausweisungen „Ruhiger Gebiete geplant, darf dies nicht dazu führen, dass bereits im Flächennutzungsplan dargestellte und/oder über Bebauungspläne festgesetzte Gewerbeflächen in ihren Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt werden oder potenziell geeignete Flächen dadurch nicht mehr für die gewerbliche Nutzung zur Verfügung stehen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Kreis Recklinghausen</b>	07.05.2018	Kurt-Schumacher-Allee 1, 45657 Recklinghausen; Johannes Dörnemann, johannes.doernemann@kreis-re.de	Zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stufe III der Stadt Haltern am See gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) ergeben sich aus der Sicht des Landrates des Kreises Recklinghausen als Träger öffentlicher Belange keine Anregungen oder Hinweise.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Stadt Marl</b>	07.05.2018	Liegnitzer Str. 5, 45765 Marl; Markus Schaffrath, joerg.gomm-schoenberg@marl.de	Die Stadt Marl hat keine Anregungen gegen die Lärmaktionsplanung (Stufe 3) der Stadt Haltern am See abzugeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Vestische Straßenbahnen GmbH</b>	14.05.2018	Westerholter Str. 550, 45701 Herten; Christian Heinz, christian.heinz@vestische.de	Zu der Lärmkartierung haben wir weitestgehend keine gravierenden Anmerkungen. Lediglich im Einmündungsbereich Recklinghäuser Damm/	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			Hullerner Straße (B 58) kommt es in der Hauptverkehrszeit zu erheblichen Rückstaus.		
			Wie bereits in unseren vergangenen Stellungnahmen zu den Stufen 1 und 2 der Lärmaktionsplanung Haltern am See möchten wir im Allgemeinen darauf hinweisen, dass Reduzierungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen mit größter Sorgfalt zu prüfen sind. Durch herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden die Fahrzeiten unserer Linien beeinflusst. Dies kann je nach Linie zu einem höheren Aufwand führen und die Wirtschaftlichkeit ggf. negativ verändern. Außerdem wird die Attraktivität des ÖPNV zu großen Teilen an der Reisegeschwindigkeit gemessen, welche durch geringe Höchstgeschwindigkeiten an Attraktivität verlieren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung allgemeine Öffentlichkeit – Offenlegung vom 09.07.2018 bis 10.08.2018**

Bürger	Datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	06.07.2018	Bergbossendorf	<p>Unsere Familien wohnen schon seit Jahrzehnten in Bergbossendorf, in unmittelbarer Nähe zur Autobahn, deshalb möchten auch wir eine kurze Stellungnahme zur zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans geben. Wir persönlich sind vornehmlich von der nord-östlichen Lärmimmission seitens der Autobahn betroffen, aber auch vom Brückenabschnitt über Lippe und Kanal.</p> <p>Als seinerzeit durch Straßenbaumaßnahmen eine Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen der Anschlussstelle Haltern und dem Autobahnkreuz zur A 52 eingerichtet wurde, hat sich der Geräuschpegel erheblich reduziert. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf bspw. 80 km/h ist mit relativ geringem und kostengünstigem Aufwand zu realisieren.</p>	Die Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden nicht überschritten. Der Hinweis in Bezug auf sonstige Lärminderungsmaßnahmen wird außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	16.07.2018	Hellweg	Als Anwohner des Hellwegs in Sythen möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Lärmbelästigung an dieser Hauptverkehrsstraße zwischen dem Dorf Sythen und der Stadt Haltern	Im Lärmaktionsplan sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben in Nicht-Ballungsräumen, wozu Haltern am See zählt, nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			<p>ein unerträgliches Maß angenommen hat. Gefühlt bin ich der Meinung, dass der Hellweg mittlerweile ein stärkeres Verkehrsaufkommen als die L551 hat. Bei gekippten Fenstern ist eine Unterhaltung oder das Verfolgen einer Radio- oder Fernsehsendung nicht mehr möglich. Eigene Innen-Lärmmessungen hinter gekippten Fenstern liegen bei 65 bis 70 dB. Als Ursachen hierfür würde ich die starke Zunahme des Verkehrs auf sehr rauer Fahrbahnoberfläche bei im Durchschnitt deutlich überhöht gefahrenen Geschwindigkeiten ansehen. Ich habe diese starke Beeinträchtigung verschiedenen Politikern und auch unserem Bürgermeister vorgetragen. Durch die Berichterstattung in der Halterner Zeitung vom 5. Juli 2018 "Fortschreibung des Lärmaktionsplanes" möchte ich Sie nun bitten, im Rahmen Ihrer Tätigkeiten den Hellweg im Sythener Teil bis zum Ortsschild stärker in den Fokus zu nehmen.</p>	<p>Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) zu betrachten. Der Hellweg gehört als Kreisstraße nicht dazu. Der Hinweis wird außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p>	
<b>3a</b>	Schüttenwall	31.07.2018	<p>Im Rahmen des Nachtrages zum Lärmaktionsplan 3. Stufe möchten wir noch folgende Anmerkungen vornehmen. Als erstes sind wir für das</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

			Vorhaben Flüsterasphalt aufzubringen dankbar. Auch die Argumente den Fahrradweg nicht auf dem Standstreifen einzurichten, können wir nachvollziehen.		
			Hier möchten wir allerdings anmerken, dass die "Fahrradpromenade" dann auch am Kreisverkehr ausgeschildert werden müsste, oder besser gesagt ist hier eine insgesamt besser Ausschilderung erforderlich ist, denn die angebrachten Schilder sieht "man" nicht, wenn man vom Kreisverkehr in Richtung Stadt fährt.	Die Anregung wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Einzelfallprüfung: Möglichkeit einer gestalterischen Radverkehrslenkung an den Zufahrten zur Fahrradpromenade.
			Neben dem vorgeschlagenen Grünstreifen könnten an den jeweiligen Hauseinfahrten der Standstreifen unterbrochen werden und hier z.B. Bäume links und rechts eingebracht werden. Dies dient zur Luftverbesserung und auch dem Schallschutz.	Von einer Bepflanzung mit Bäumen geht keine Lärminderungswirkung aus, die den Aufwand rechtfertigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Durchfahrtsverbot für LKW's über 7,5 t: Hierzu möchten wir nur anmerken, während der Bauphase der Vollsperrung der Weseler Str. war der Verkehr, insbesondere der LKW's, erheblich reduziert. Es gibt also Ausweichrouten, die wahrscheinlich aber länger sind und daher nicht genutzt werden!	Ein Durchfahrtsverbot für Lkws über 7,5 t würde zu einer Verlagerung der Verkehrsteilnehmer zu Lasten anderer Zugewegungen gehen. In der Gesamtbetrachtung des Straßenverkehrs ist ein ausgewogenes Verhältnis dieser Auswirkungen beizubehalten. Bei der L 551 handelt es sich um eine Straße des	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

				überörtlichen Verkehrs, womit das beabsichtigte Verbot nicht durchführbar ist.	
<b>3b</b>	Schüttenwall	02.08.2018	Wir haben noch eine Anmerkung vergessen. Da ja der Standstreifen nicht zum Fahrradweg ausgebaut werden kann, finden wir es sinnvoll, dass der Fußweg mit "Schikanen" versehen wird, damit das Fahrradfahren dort nicht mehr so attraktiv ist.	Schikanen im Verlauf eines Gehwegs würden auch wiederholte Hindernisse u. a. für Kinderwagen, Rollstühle oder sehbehinderte Personen darstellen. Für Radfahrer besteht auf reinen Gehwegen ein gesetzliches Fahrverbot.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>4</b>	Gerhart-Hauptmann-Straße	10.08.2018	Als Bewohner der Gerhart-Hauptmann-Straße in direkter Nähe zur Münsterstraße besteht für uns eine hohe Lärmbelastung durch die Baulücke zwischen den Häusern an der Münsterstraße. Durch diese Baulücke wird der Verkehrslärm von der Münsterstraße hin zu unserem Haus trichterförmig eingefangen, verstärkt und weitergeleitet. Wir bitten um geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung in diesem Abschnitt der Münsterstraße.	Die Schließung der Baulücke ist aufgrund der im Bebauungsplan Nr. 41 „In der Borg“ vorgesehenen offene Bauweise entlang der Münsterstraße nicht möglich (vgl. auch die Satzungs begründung zum Bebauungsplan Nr. 41). In Bezug auf eine Neuordnung der Bebauung der Privatgrundstücke hat die Stadtverwaltung keinen Einfluss. Weitere Lärminderungsmaßnahmen sind bereits Teil des Lärmaktionsplans (vgl. Kap. 9.2.5 des Lärmaktionsplans der Stadt Haltern am See).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See – Mitwirkung Träger öffentlicher Belange – Offenlegung vom 09.07.2018 bis 10.08.2018**

<b>Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Datum</b>	<b>Adresse</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>	<b>Maßnahme</b>
<b>IHK Nord Westfalen</b>	13.07.2018	Sentmaringer Weg 61, 48151 Münster; Daniel Janning, janning@ihk-nordwestfalen.de	Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Nord Westfalen dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung, 3. Stufe, für das Stadtgebiet von Haltern am See. Sie erhebt keine Bedenken gegen die aufgenommenen Maßnahmen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung als Nachtrag zum Lärmaktionsplan, 2. Stufe.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Ev. Kirche von Westfalen für die Ev. Kirchengemeinde Haltern</b>	30.07.2018	Altstädter Kirchplatz 5, 33602 Bielefeld; Frau Hose, baureferat@lka.ekvw.de	Gegen die obengenannte Planung bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Stadt Marl</b>	09.08.2018	Creiler Platz 1, 45768 Marl; Markus Schaffrath, Petra Viehweg, petra.viehweg@marl.de	Die Stadt Marl hat keine Anregungen gegen die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung (Stufe 3, Zweite Phase) der Stadt Haltern am See vorzubringen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände im Kreis Recklinghausen für den BUND</b>	19.08.2018	-privat-; Frau Baitinger, Claudia. Baitinger@bund.net	Vielen Dank, dass Sie uns die Gelegenheit geben, uns noch nachträglich im Rahmen der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Haltern beteiligen zu können. Wegen der Verfristung und deshalb in Ermangelung der für eine umfängliche Stellungnahme notwendigen Unterlagen äußern wir uns nur zu folgenden Punkten:	Im Lärmaktionsplan sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) zu betrachten. Entsprechend liegen für Kreis- und Stadtstraßen im Rahmen der Lärmkartierung keine Lärmkarten vor, aus denen sich geeignete	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

NRW e. V.			1. Da die Stadt ihre Betroffenheit nur auf der Grundlage von „Hauptverkehrsstraßen“ artikulieren kann, wäre es angebracht, im Sinne der Bürger*innen auch die Belastungen durch Kreis- und Gemeindestraßen zu ermitteln und entsprechende Maßnahmen zusätzlich zu beschließen.	Maßnahmen ableiten lassen.	
			2. Die Anforderungen des UVPG 2017 sind zu überprüfen. Lärmaktionspläne sind gem. Ziffer 2.1 des Anhangs 5 des UVPGs SUP-pflichtig, demnach müssen die Kriterien des Anhangs 6 „abgearbeitet“ werden. (insbesondere Punkt 2)	Die Strategische Umweltprüfung (SUP) ist durchzuführen, wenn ein Lärmaktionsplan für Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben einen Rahmen setzt; u. a. wenn sie Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen enthalten. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans enthalten derartige Festlegungen nicht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			3. In Sorge um das Schutzgut Mensch im Sinne des UVPG ist eine Gesamtlärmplanung unabdingbar. Sie muss ihren analytischen Niederschlag in diesem Plan finden. Kritisch sind die Gebiete des Zusammentreffens beider Verkehrsstränge wie im Bereich der Annabergstraße, im Stadtteil Hamm und in Sythen. Dazu verweisen wir	Erst seit dem 01.01.2015 obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Zuständigkeit für die Erarbeitung des bundesweiten Lärmaktionsplans für Haupteisenbahnstrecken außerhalb von Ballungsgebieten. Die Gesamtlärmplanung wurde demnach systematisch auf die	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

			auch auf den unten einkopierten aktuellen Zeitungsartikel (Dorstener Zeitung vom 16.08.2018: „Halterner fühlen sich von Zuglärm gestört, der Bund reagiert“). Darauf zu warten, bis bei den Kohlezügen endlich die Graugusssohlen ausgetauscht werden, kann keine Lösung sein. Zudem wird die Strecke zunehmend von mit hoher Geschwindigkeit durchfahrenden ICE-Zügen benutzt.	Quellen Straße und Schiene aufgeteilt. Auf die Ergebnisse des Lärmaktionsplans des EBA wird im Lärmaktionsplan der Stadt Haltern am See verwiesen.	
			4. Die laut EU-Umgebungs-RL mögliche Ausweisung von Ruhigen Gebieten (à § 47d Abs. 2 BImSchG) sollte auch in Haltern ihren Niederschlag finden. Die seit Jahren andauernde Expansion bei der Ausweisung neuer W- und vor allem G-Flächen führt zur Verlärmung bislang ruhiger Randlagen durch neue Durchgangsverkehre. Auch könnte eine solche Ausweisung ein probates Mittel gegen die überhand nehmende Beliebtheit des Halterner Stadtgebietes für Motorradfahrer aus Nah und Fern darstellen, die Kumulationspunkte sind hinlänglich bekannt ...	Die Ausweisung eines Ruhigen Gebietes im Bereich des Waldgebietes Haard ist bereits als Prüfauftrag im Lärmaktionsplan der Stadt Haltern am See enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			5. Die Anwendung des § 6a BauNVO „urbane Gebiete“ sollte so restriktiv wie möglich erfolgen, um nicht später durch einen LAPI „geheilt“ werden zu müssen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Eisenbahn-Bundesamt</b>	23.08.2018	Heinemannstraße 6, 53175 Bonn; Sebastian Rothe,	Zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Runde 3) stelle ich Ihnen folgende Informationen	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

		rothes@eba.bund.de	<p>des Eisenbahn-Bundesamtes zur Verfügung. Im Rahmen des Verfahrens an der Lärmaktionsplanung erhalten Sie unsere Beteiligung als Behörde. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange (TöB) dar.</p> <p>Auf der Webseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie unter <a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Hauptebisenbahnstrecken/nw/nw_node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Hauptebisenbahnstrecken/nw/nw_node.html</a> Kartenmaterial, das Ihnen zur Verfügung gestellt wird. Für die Stadt Haltern am See finden Sie dort strategische Lärmkarten für den gewichteten Tag-Abend-NachtLärmindex (LDEN) sowie den gewichteten Nacht-Lärmindex (LNight) und Betroffenheitskarten – ebenfalls für beide Lärmindizes. Bitte beachten Sie dabei die genannten Hinweise zum Nutzungs- und Urheberrecht. Zusätzlich stelle ich Ihnen im Anhang der E-Mail die Belastetenstatistik für Ihre Kommune sowie die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes zur Nutzung bereit. Für Haltern am See sind 19 Beteiligungen eingegangen. Zum Schutz vor Lärmbelastung</p>		
--	--	--------------------	--	--	--

			<p>durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet, ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (<a href="http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorgeundlaermsanierung.html">http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorgeundlaermsanierung.html</a>) sowie in der Förderrichtlinie zum Lärmsanierungsprogramm (<a href="http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/foerderrichtlinielaermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile">http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/foerderrichtlinielaermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile</a>).</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>dabei als entsprechend dringlich angesehen wird.</p> <p>Zuwendungsempfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z.B. die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung (Bauherrenfunktion) wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümer Zweitempfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit der Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.</p> <p>Im Anhang zum Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Teil A (<a href="https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018_Anhang.pdf">https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018_Anhang.pdf</a>) finden Sie in Tabelle 4 ab Seite 131 Angaben zu den bereits errichteten Lärmsanierungsmaßnahmen in Haltern am See. An der Strecke 2200 wurden bereits rund 4,5 km Schallschutzwände errichtet und ca. 250 Wohneinheiten mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Da für Ihre Kommune kein Lärmsanierungsabschnitt in Tabelle</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>5 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte; entspricht Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung) im Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A aufgelistet wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt davon auszugehen, dass keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geplant sind. Jedoch möchte ich Sie darauf hinweisen, dass die Deutsche Bahn AG als Projektträger des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes zurzeit die Anlage 3 komplett überarbeitet. Dies ist notwendig, da durch den Wegfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015 der Abschlag von 5 dB(A) auf den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel am Immissionsort entfällt. Außerdem erfolgte zum 1. Januar 2016 eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) im Haushaltsgesetz des Bundes. Aus diesen beiden Gründen wird eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes betrifft. Die Überprüfung erfolgt rechnerisch und es werden auch bereits sanierte Abschnitte in die Betrachtung einbezogen. Alle sanierungsbedürftigen Abschnitte</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>werden mit neuen Prioritätskennziffern nach den aktuellen Bemessungswerten versehen, auch die bereits in der Liste vorhandenen. Dadurch entsteht gegebenenfalls eine neue Reihung. Wo und in welchem Umfang sich ein erneuter, erhöhter oder erstmaliger Bedarf an Lärmsanierung ergibt und an welcher Stelle die Abschnitte dann stehen werden, ist erst nach Fertigstellung der Liste zu ersehen. Aufgrund des zu tätigen Aufwandes rechnet die DB Netz AG mit Ergebnissen im Laufe des Jahres.</p> <p>Nach den mir aktuell vorliegenden Daten ist nicht zu erkennen, dass Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bahnstrecke 2200 im Bereich an der Hullerner Straße in Planung oder im Bau sind. Wie gerade beschrieben, bleibt die Veröffentlichung der Ergebnisse der Neuberechneten Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes abzuwarten, bevor dahingehend eine konkrete Aussage getroffen werden kann. Ich hoffe, die genannten Informationen und das bereitgestellte Material unterstützen Sie bei Ihrer Arbeit zur Lärmaktionsplanung in Haltern am See. Haben Sie weitere Fragen zur Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung des</p>		
--	--	--	--	--	--

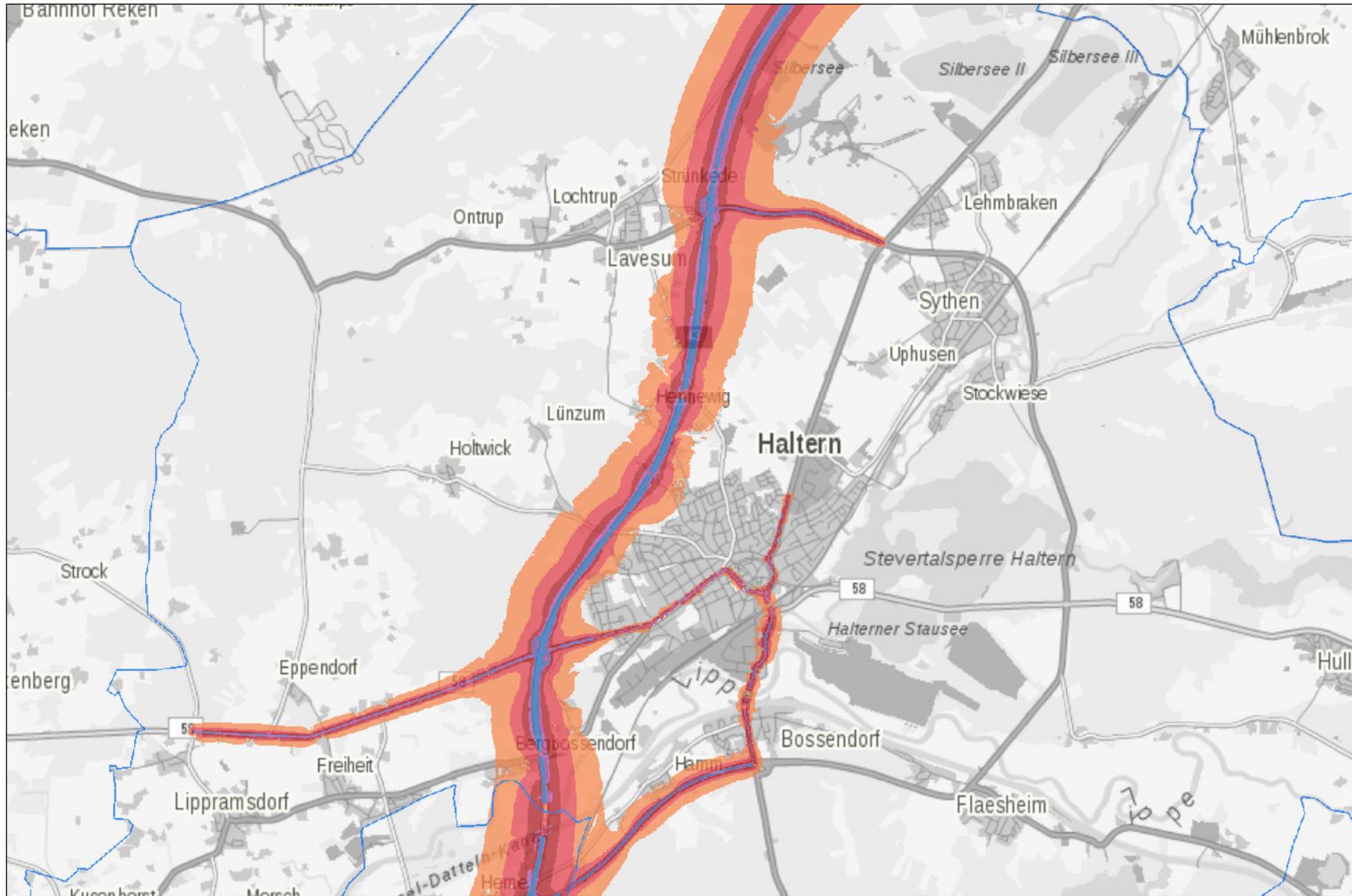
			Eisenbahn-Bundesamtes, stehen meine Kolleginnen, Kollegen und ich Ihnen gern zur Verfügung.		
--	--	--	---	--	--

**Weiterleitung von Hinweisen und Anregungen außerhalb des Lärmaktionsplans an die zuständigen Stellen**

<b>Sonstige Hinweise und Anregungen</b>	
<b>A 43:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lärmschutzwand auf der Autobahnbrücke Sundernstraße</li> <li>▪ Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bergbossendorf (z. B. Lärmschutzwand auf der Lippebrücke)</li> <li>▪ <i>Geschwindigkeitsbegrenzung zum Lärmschutz (Bereich Bergbossendorf und Haltern-Mitte), ganztags (optional: nachts)</i></li> </ul>
<b>B 58, Hullerner Straße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich Seestadthalle/Freizeitbad Aquarell</li> </ul>
<b>L 551, Münsterstraße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stationäre Radaranlage im Bereich Lehmbraken</li> </ul>
<b>L 551, Recklinghäuser Straße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich Gewerbegebiet Süd</li> </ul>
<b>L 562, Sythener Straße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Bereich Sythen (Elterbreischlag)</li> <li>▪ Stationäre Radaranlage im Bereich Sythen (Elterbreischlag)</li> <li>▪ Machbarkeit: Kreisverkehr Knotenpunkt L 551, Münsterstraße/L 562, Sythener Straße</li> </ul>
<b><i>K 31, Hellweg</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Fahrbahnsanierung/Einbau von lärmminderndem Asphalt (Sythen)</i></li> <li>▪ <i>Geschwindigkeitsüberwachung (Sythen)</i></li> </ul>
<b>Bahnstrecke KBS 425</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anreizschaffung für (aktive) Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen und Schienenfahrzeugen</li> <li>▪ Lärmschutzwand auf der Schienenüberführung Hullerner Straße (Ostseite)</li> </ul>

**Aktualisierte Lärmkarten im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe**

1. Strategische Lärmkarte Straßenverkehr  $L_{den}$
2. Strategische Lärmkarte Straßenverkehr  $L_{night}$
3. Strategische Lärmkarte Schienenverkehr  $L_{den}$
4. Strategische Lärmkarte Schienenverkehr  $L_{night}$

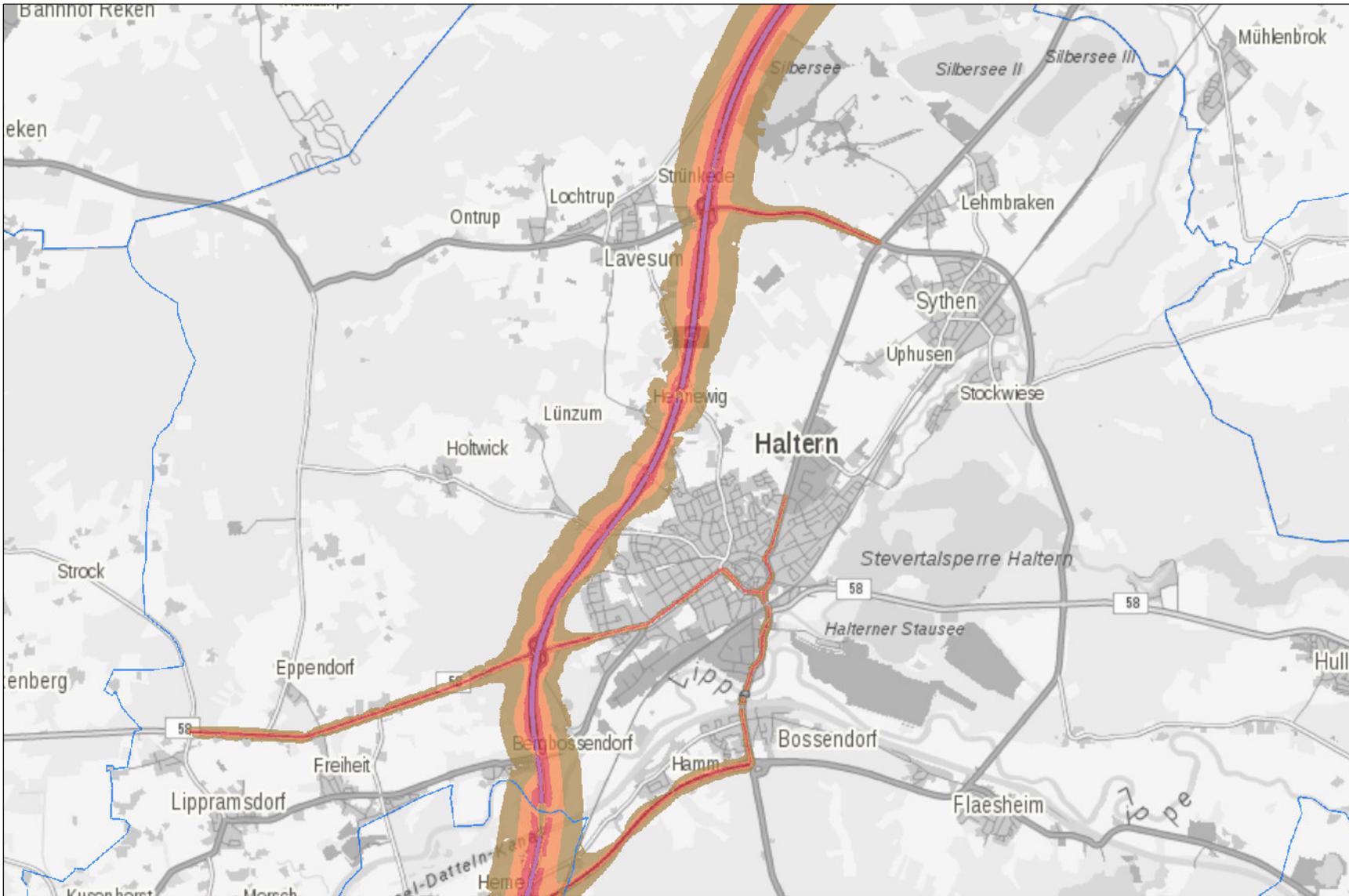


**Straßenverkehr 24h**

- L<sub>den</sub> / dB(A)**
- > 55 ... <= 60
  - > 60 ... <= 65
  - > 65 ... <= 70
  - > 70 ... <= 75
  - > 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



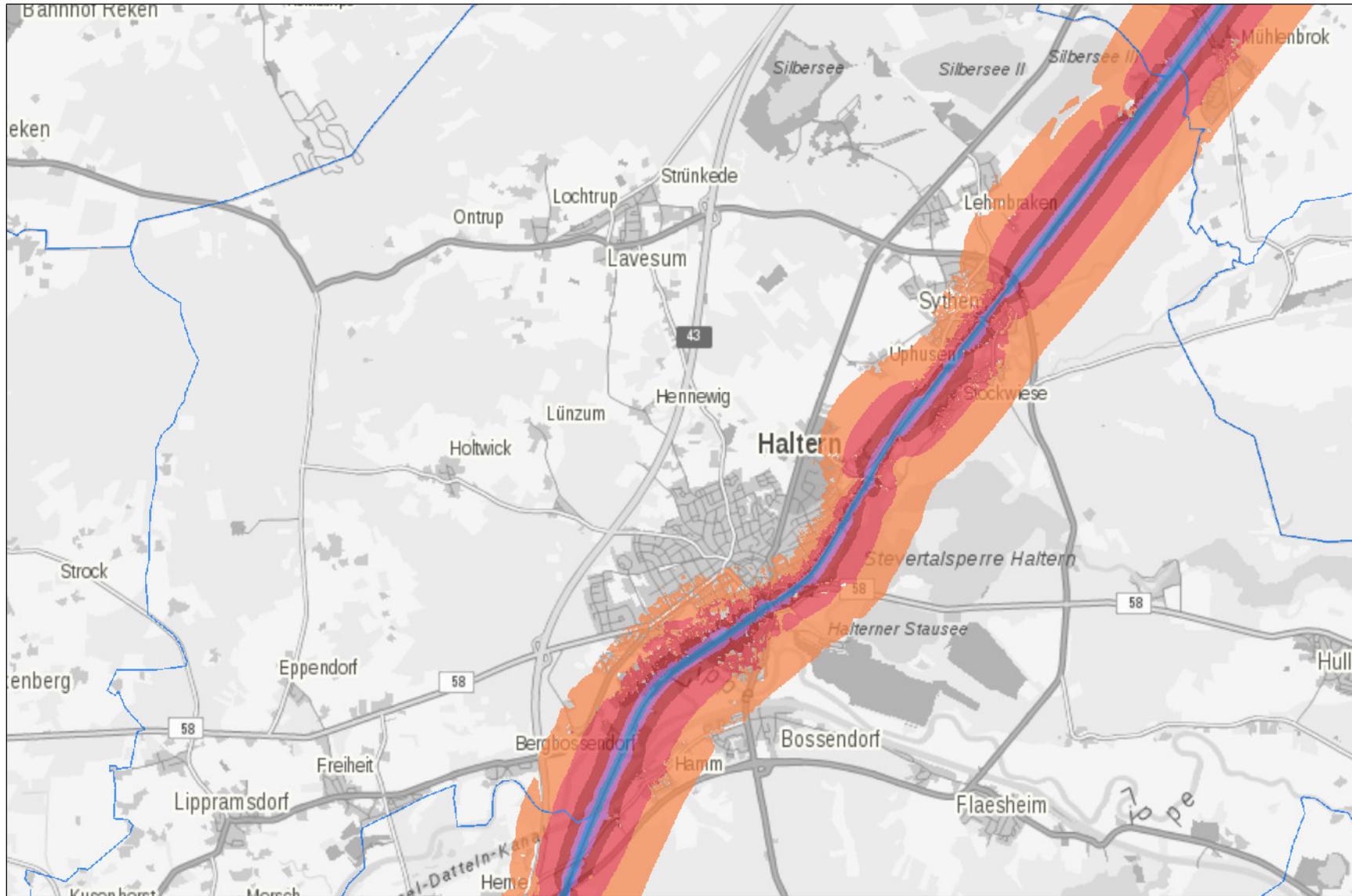


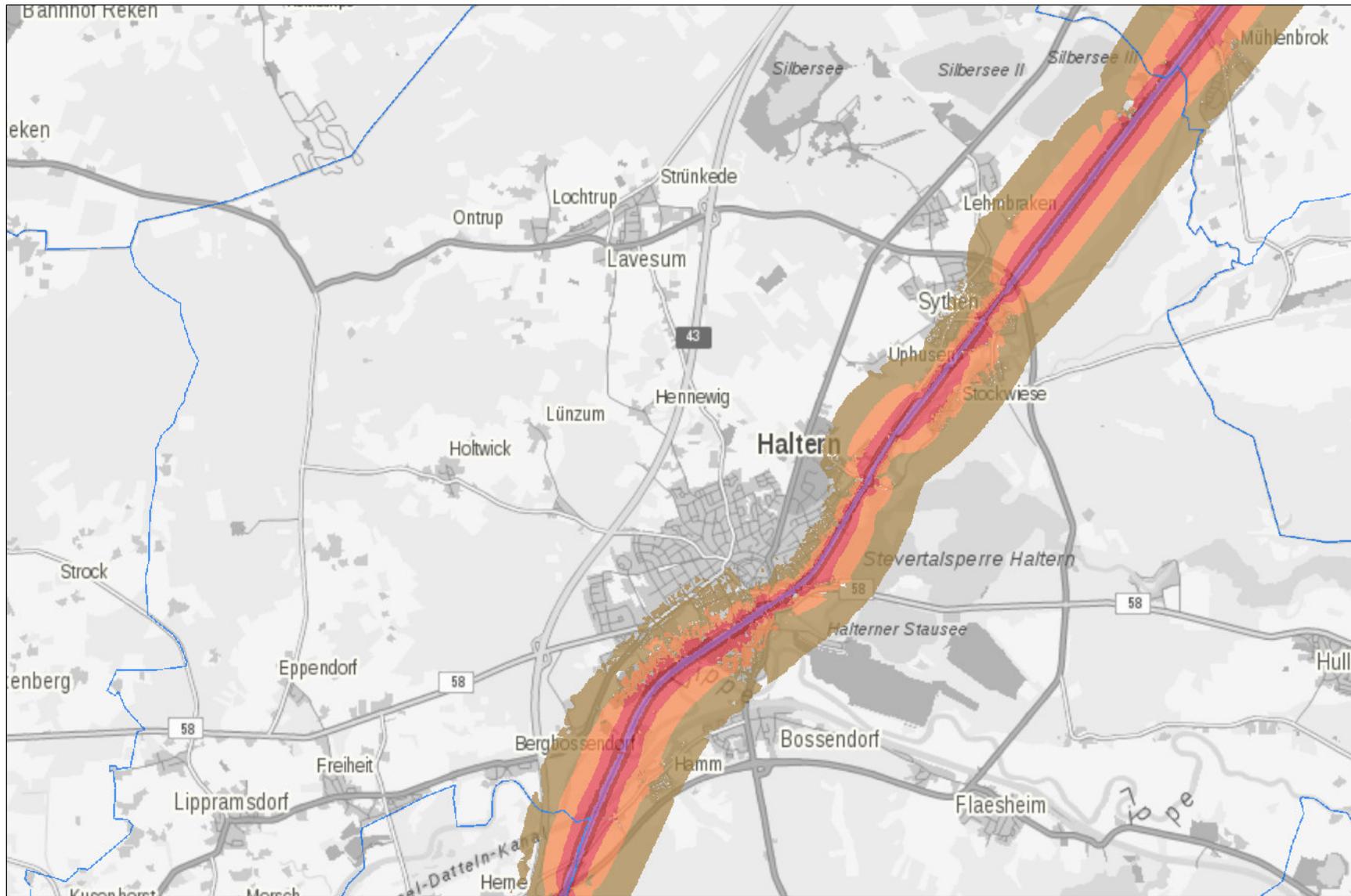
**Straßenverkehr nachts**

- L<sub>night</sub> / dB(A)**
- > 50 ... <= 55
  - > 55 ... <= 60
  - > 60 ... <= 65
  - > 65 ... <= 70
  - > 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen







**Schieneverkehr nachts**  
(Schienewege des Bundes)  
 $L_{night} / dB(A)$

- > 50 ... <= 55
- > 55 ... <= 60
- > 60 ... <= 65
- > 65 ... <= 70
- > 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



**Anlage zur Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 09.07.2018 bis 10.08.2018**

Tab. 1a-b: Belastetenstatistik für Haltern am See entlang der Hauptschienenwege

Tab. 2: Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes



## Gemeinde: Haltern am See

Table 1a: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) sowie kommunale Lärmkennziffer

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L <sub>DEN</sub> )		
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Lärmkennziffer
-	-	-
55 < L <sub>DEN</sub> <= 60	4.410	34.881
60 < L <sub>DEN</sub> <= 65	1.690	
65 < L <sub>DEN</sub> <= 70	570	
70 < L <sub>DEN</sub> <= 75	170	
L <sub>DEN</sub> > 75	50	
Nacht-Lärmindex (L <sub>Night</sub> )		
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Lärmkennziffer
(45 < L <sub>Night</sub> <= 50)	6.550	56.303
50 < L <sub>Night</sub> <= 55	3.830	
55 < L <sub>Night</sub> <= 60	1.300	
60 < L <sub>Night</sub> <= 65	440	
65 < L <sub>Night</sub> <= 70	120	
L <sub>Night</sub> > 70	30	
-	-	-

Table 1b: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

Pegelbereich in dB(A)	Belastete Flächen in km <sup>2</sup>	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
L <sub>DEN</sub> > 55	18,64	3.112	13	4
L <sub>DEN</sub> > 65	4,54	357	5	0
L <sub>DEN</sub> > 75	1,03	22	0	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Table 2: Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl Gesamtbeteiligung	19
1. Wie sehr fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört?	Anzahl
1.1 Stark	17
1.2 Mittel	2
1.3 Gering bis gar nicht	0
1.4 Keine Angabe	0
2. Durch welche Art des Eisenbahnverkehrs fühlen Sie sich vornehmlich gestört?	Anzahl
2.1 Personenverkehr	0
2.2 Güterverkehr	6
2.3 Personen- und Güterverkehr	13
2.4 Keine Angabe	0
3. Welche Geräusche des Eisenbahnfahrbetriebes stören Sie besonders? (Mehrfachauswahl möglich)	Anzahl
3.1 Fahrgeräusche	19
3.2 Bremsgeräusche	9
3.3 Kurvenquietschen	1

Anzahl Gesamtbeteiligung	19
3.4 Schienenstoßgeräusche	9
3.5 Brückendröhnen	3
3.6 Warnsignale	2
3.7 Andere Geräuschquelle(n)	2
3.8 Keine Angabe	0
4. In welchem Zeitraum bzw. welchen Zeiträumen werden Sie durch Schienenverkehrslärm gestört? (Mehrfachauswahl möglich)	Anzahl
4.1 Tagsüber von 6 - 18 Uhr	9
4.2 Abends von 18 - 22 Uhr	18
4.3 Nachts von 22 - 6 Uhr	17
4.4 Keine Angabe	0
5. Wo fühlen Sie sich besonders durch Schienenverkehrslärm belästigt?	Anzahl
5.1 Zuhause (bei geschlossenen Fenstern/Türen)	6
5.2 Zuhause (im Freien und bei geöffneten Fenstern)	13
5.3 Am Arbeitsplatz / Bei der Arbeit	0
5.4 Im öffentlichen Raum (z.B. Park, Naherholungsgebiet)	0
5.5 Keine Angabe	0
6. Bei welchen Tätigkeiten beeinträchtigt oder stört Sie der Schienenverkehrslärm? (Mehrfachauswahl möglich)	Anzahl
6.1 Beim Einschlafen und Durchschlafen	16
6.2 Beim Entspannen	12
6.3 Beim Arbeiten	2
6.4 Bei Freizeitaktivitäten	9
6.5 Keine Angabe	0
7. Sind Ihnen im Bereich des von Ihnen angegebenen Ortes Lärminderungsmaßnahmen bekannt? Wenn ja, welche? (Mehrfachauswahl möglich)	Anzahl
7.1 Mir sind keine Lärminderungsmaßnahmen bekannt	12
7.2 Schallschutzwand	8
7.3 Schallschutzfenster	1
7.4 Sonstige Maßnahmen	0
7.5 Keine Angabe	1
8. Welche (weiteren) Maßnahmen zur Lärminderung halten Sie an dem angegebenen Ort für am geeignetsten?	Anzahl
8.1 Ich halte keine weiteren Maßnahmen für erforderlich	0
8.2 Am Zug (z.B. geringere Fahrgeräusche)	6
8.3 An der Strecke (z.B. Lärmschutzwand)	13
8.4 Am Gebäude (z.B. Lärmschutzfenster)	0
8.5 Keine Angabe	0
9. Fühlen Sie sich durch andere Lärmquellen gestört? Wenn ja, welche? (Mehrfachauswahl möglich)	Anzahl
9.1 Straßenverkehr	4
9.2 Straßenbahnverkehr	0
9.3 Flugverkehr	0
9.4 Schifffahrt	1
9.5 Industrie und Gewerbe	0
9.6 Nachbarschaft und Öffentliches Leben	0
9.7 Keine weiteren Lärmquellen	10
9.8 Keine Angabe	5
10. Ist Schienenverkehrslärm bei Ihnen vor Ort das vordringlichste Lärmproblem?	Anzahl
10.1 Ja	19
10.2 Nein	0
10.3 Keine Angabe	0
11. Fühlen Sie sich ausreichend über vorhandene und geplante Maßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes informiert?	Anzahl
11.1 Ja	4
11.2 Nein	9
11.3 Das Programm ist mir nicht bekannt	5
11.4 Keine Angabe	1
12. Ist Ihnen aufgefallen, dass Güterzüge im Fahrbetrieb durch technische Maßnahmen am Zug in den letzten Jahren leiser geworden sind?	Anzahl
12.1 Ja	4
12.2 Nein	15
12.3 Keine Angabe	0

**Ratsbeschluss**

25. Sitzung des Rates der Stadt Haltern am See vom 11.10.2018, TOP 12, DS-Nr. 18/103  
Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See, 3. Stufe / Fortschreibung 2. Stufe  
hier: Beschlussfassung

**Lärmaktionsplan Stadt Haltern am See, 3. Stufe / Fortschreibung 2. Stufe  
hier: Beschlussfassung**

**Bürgermeister Klimpel** ließ über die Beschlussempfehlung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2018 abstimmen. **Jeweils einstimmig** wurde beschlossen:

- 1. Der Rat der Stadt Haltern am See nimmt die Endfassung von August 2018 des Lärmaktionsplans Haltern am See, 3. Stufe (Nachtrag zur 2. Stufe), zur Kenntnis.**
- 2. Der Rat beschließt den Lärmaktionsplan Haltern am See, 3. Stufe, auf Grundlage des § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz in der vorliegenden Endfassung von August 2018. Der Lärmaktionsplan Haltern am See, 3. Stufe, ist bei den zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.**

<b>Abstimmungsergebnis:</b>	42 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen einstimmig angenommen
-----------------------------	--