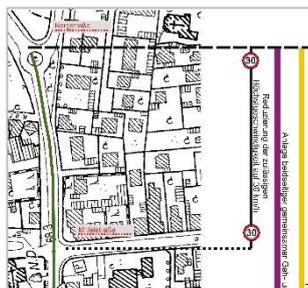
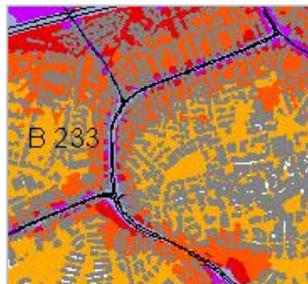


Stadt Kamen

Lärmaktionsplan 3. Runde





Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der

Stadt Kamen

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard
Sophia Soetermanns

Ergänzende akustische Berechnungen:

Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, Dortmund

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Juni 2021



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt Eisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Rechtlicher Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
	5.1 Straßenverkehr	10
	5.2 Schienenverkehr	22
	5.3 Belastungsachsen	25
	5.3.1 Straßenverkehr	25
	5.3.2 Schienenverkehr	33
	5.4 Ruhige Gebiete	40
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	42
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	45
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	46
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	50
	9.1 Managementansatz zur Lärminderung	50
	9.2 Strategische Maßnahmen	52
	9.3 Belastungsachsen Straßenverkehr (Pflichtaufgabe 2. und 3. Runde)	54
	9.3.1 A 1 und A 2	54
	9.3.2 B 233 (Münsterstraße – Nordring – Westring – Hochstraße – Unnaer Straße)	55
	9.3.3 L 654 Lünener Straße (Töddinghauser Weg – Westring)	61
	9.3.4 L 665 Werber Mark (nördlicher Ortseingang – Mühlhauser Straße)	66
	9.3.5 L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg)	69
	9.4 Belastungsachsen Straßenverkehr (freiwillige Leistung 2. und 3. Runde)	73
	9.4.1 L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg)	73
	9.4.2 L 663 Heerener Straße (Ewaldstraße – Bergstraße)	77
	9.4.3 K 9 Stormstraße – Bergkamener Straße (Nordring bis A 2)	81
	9.4.4 Unnaer Straße (Hochstraße – Dortmunder Allee)	85
	9.5 Belastungsachsen Straßenverkehr (Freiwillige Leistung – 3. Runde)	86
	9.5.1 L 654 Ostring (Nordring – Hammer Straße)	86
	9.5.2 L 663 Heerener Straße (Bebauung Schäferstraße)	90
	9.5.3 L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Lanstroper Straße – Kurze Straße)	93
	9.6 Schienenverkehr	98
	9.7 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	100
10.	Langfristige Strategie	101



11.	Finanzielle Informationen	102
	11.1 Kosten Lärmaktionsplan	102
	11.2 Fördermöglichkeiten	102
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	103
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	104
Anhang I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit	
Anhang I.2	Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange	
Anhang II	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie	
Anhang III	Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr	

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen	3
Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung	7
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne	9
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	11
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht	12
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit	13
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur zulässige Höchstgeschwindigkeit	14
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche	15
Abb. 5.6:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk	16
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} – Pflichtaufgabe	18
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} – Pflichtaufgabe	19
Abb. 5.9:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{R,Tag}$ – Pflichtaufgabe plus freiwillige Leistung (RLS-90)	20
Abb. 5.10:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{R,Nacht}$ – Pflichtaufgabe plus freiwillige Leistung (RLS-90)	21
Abb. 5.11:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}	23
Abb. 5.12:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}	24
Abb. 5.13:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Pflichtaufgabe	28
Abb. 5.14:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – Pflichtaufgabe	29
Abb. 5.15:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{R,Tag} > 65$ dB(A) – Freiwillige Leistung (RLS-90)	30
Abb. 5.16:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{R,Nacht} > 55$ dB(A) – Freiwillige Leistung (RLS-90)	31
Abb. 5.17:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A)	32
Abb. 5.18:	Lärmkennziffer L_{den} – Schienenverkehr	34
Abb. 5.19:	Lärmkennziffer L_{night} – Schienenverkehr	35
Abb. 5.20:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Schienenverkehr	36
Abb. 5.21:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – Schienenverkehr	37
Abb. 5.22:	Belastungsachsen Schienenverkehr $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A)	38
Abb. 5.23:	Belastungsachsen Straßen- und Schienenverkehr $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A)	39
Abb. 5.24:	Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)	41
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht B 233 Münsterstraße (A 2 – Nordring)	57
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht L 654 Lünener Straße (Töddinghauser Str. – Anwohnerstraße Lünener Str.)	64
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht L 654 Lünener Straße (Anwohnerstraße Lünener Str. –	



	Westring).....	65
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht L 665 Werwer Mark (Heerener Straße – Mühlhauser Straße)	68
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg)	72
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg)	76
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht L 663 Heerener Straße (Ewaldstraße – Bergstraße)	80
Abb. 9.8:	Maßnahmenübersicht K 9 Stormstraße – Bergkamener Straße (Nordring bis A 2).....	84
Abb. 9.9:	Maßnahmenübersicht L654 Ostring (Nordring bis Hammer Straße)	89
Abb. 9.10:	Maßnahmenübersicht L663 Heerener Straße (Bebauung Schäferstraße)	92
Abb. 9.11:	Maßnahmenübersicht L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Lanstroper Straße – Einsteinstraße)	96
Abb. 9.12:	Maßnahmenübersicht L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Einsteinstraße – Kurze Straße).....	97



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr (Pflichtaufgabe).....	42
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr (Pflichtaufgabe)	42
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr (Pflichtaufgabe).....	43
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr (Freiwillige Leistung).....	43
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr (Freiwillige Leistung)	43
Tab. 6.6:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr.....	44
Tab. 6.7:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr	44
Tab. 6.8:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr.....	44
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde	46
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen B 233 Münsterstraße (A 2 – Nordring).....	56
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen B 233 Nordring – Westring (Ostring bis Lünener Straße).....	59
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen L 654 Lünener Straße (Töddinghauser Straße – Westring)	62
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen L 665 Werver Mark (nördlicher Ortseingang – Mühlhauser Straße)	66
Tab. 9.5:	Rahmenbedingungen L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg).....	70
Tab. 9.6:	Rahmenbedingungen L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg).....	74
Tab. 9.7:	Rahmenbedingungen L 663 Heerener Straße (Ewaldstraße – Bergstraße).....	78
Tab. 9.8:	Rahmenbedingungen K 9 Stormstraße – Bergkamener Straße (Nordring bis A 2)	82
Tab. 9.9:	Rahmenbedingungen L 654 Ostring (Nordring – Hammer Straße)	87
Tab. 9.10:	Rahmenbedingungen L 663 Heerener Straße (Bebauung Schäferstraße).....	90
Tab. 9.11:	Rahmenbedingungen L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Lanstroper Straße – Kurze Straße)	94
Tab. 9.12:	Übersicht der noch zu betrachtenden Lärmsanierungsbereiche in Kamen (DB)	99



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	-	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DB AG	-	Deutsche Bahn AG
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
FluLärmG	-	Fluglärmgesetz
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
HGK	-	Häfen und Güterverkehr Köln
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
KBS	-	Kursbuchstrecke
KfW	-	Kreditanstalt für Wiederaufbau
KVB	-	Kölner Vertriebsverbände
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
L _{R,Tag}	-	Beurteilungspegel für den Tag 06:00 -22:00 Uhr
L _{R,Nacht}	-	Beurteilungspegel 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
PMA	-	Porous Mastix Asphalt (Asphalt auf Grundlage eines Gussasphaltes)
RdErl	-	Runderlass
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SMA	-	Splittmastixasphalt
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
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
VwVfg	-	Verwaltungsverfahrensgesetz



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. In Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Kamen im Kreis Unna zählt mit 45.082 Einwohnern (Stand Dezember 2020) nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

In der 3. Runde sind wieder regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einer DTV >8.200 Kfz zu betrachten. Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 1 – im gesamten Stadtgebiet,
- A 2 – im gesamten Stadtgebiet,
- B 233 – von nördlicher Stadtgrenze bis Autobahnanschlussstelle Kamen-Zentrum,
- L 654 – Lünener Straße zwischen B 233 und Stadtgrenze im Westen,
- L 665 – Werver Mark zwischen der Stadtgrenze im Norden und der Stadtgrenze im Süden,
- L 678 – von Autobahnanschlussstelle Kamen-Zentrum bis zur Stadtgrenze,
- L 821 – Achse Wasserkurler Straße – Massener Straße, zwischen Schimmelstraße und Ortsausgang Wasserkurl.

Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen sind keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung. Da Lärm unabhängig von der Baulastträgerschaft überall gleich schädlich ist, hat sich die Stadt Kamen als zuständige Behörde entschieden, über die Pflichtaufgabe hinaus ergänzend Straßen mit Lärmproblemen zu betrachten und hat dabei auf die Einhaltung der Relevanzgröße von 8.200 Kfz/Tag verzichtet. Diese Straßen waren zum Teil auch Inhalt des Lärmaktionsplans der 1. und 2. Runde und sollen in der 3. Runde weiterhin berücksichtigt werden:

- Landesstraßen
 - L 654, Achse Ostring – Hammerstraße, zwischen Nordring und Stadtgrenze im Norden,
 - L 663, Achse Dortmunder Allee – Heerener Straße, zwischen der Stadtgrenze im Süden und der Straße Werver Mark,
 - L 821, Achse Lindenallee – Robert-Koch-Straße, zwischen Westicker Straße und Schimmelstraße.
- Kreis- und Gemeindestraßen
 - K 9, Achse Bergkamener Straße – Stormstraße, zwischen Stadtgrenze im Norden und Westring,
 - Schattweg zwischen Unnaer Straße und Gießerstraße,
 - Unnaer Straße zwischen Dortmunder Allee und Rampe B 233.



Haupteisenbahnen

Auf den DB-Strecken

- Nr. 2650, Dortmund – Hamm,
- Nr. 2932, Unna – Hamm

verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Die Strecken sind somit kartierungspflichtig.

Großflughäfen

Die Stadt Kamen befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans 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

Nur in Ballungsräumen sind auch die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

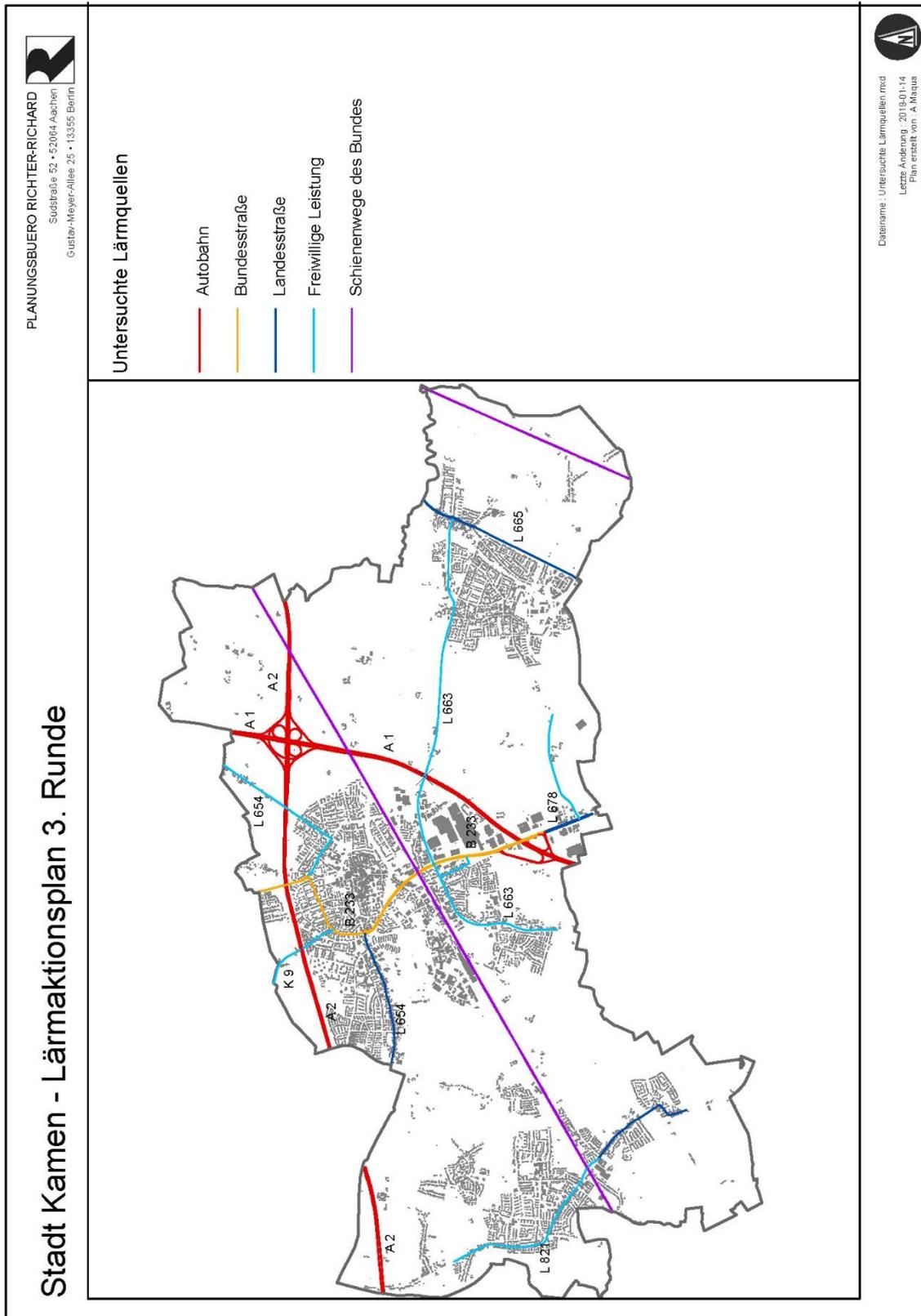


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr sind in Nordrhein-Westfalen die Städte und Gemeinden zuständig. Die Gemeinden in den Nicht-Ballungsräumen werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das LANUV unterstützt.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Ballungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Kamen
FB Planung, Bauen, Umwelt
Rathausplatz 1
59174 Kamen

Tel. 02307/148-2635
Fax 02307 /148-9000
E-Mail: umwelt-klimaschutz@stadt-kamen.de

Internet: www.kamen.de
www.stadtplanung-kamen.de

Gemeindeschlüssel: 05978020

Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das EBA. Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen auch zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

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 nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

Ziel der Richtlinie ist, 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.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Zunächst waren in einer 1. Runde (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner in der Lärminderungsplanung 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 2. Runde (bis 18. Juli 2013) war außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern 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 zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die zuständigen Behörden sollten in der 3. Runde bis zum 18. Juli 2018 die Lärmaktionspläne der 2. Runde aus dem Jahr 2013 überprüfen.

Als Anhang III sind ergänzend die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

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 im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

In den meisten Bundesländern sind die Gemeinden die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. 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 lärmempfindli-*



chen 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 ge-
plant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-
lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Er-
gebnisse 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

Hinweis: Die im folgenden aufgeführten Regelungen entsprechen dem Stand zum Redaktionsschluss des Lärmaktionsplans (Beginn der ersten Offenlage). Zwischenzeitlich hat sich das nationale Lärmschutzrecht in wesentlichen Teilen verändert (z. B. Einführung RLS-19 mit Änderung der 16. BImSchV), verschiedene Richtlinien stehen noch zur Anpassung an (z. B. Lärmschutz-Richtlinien-StV). Es gibt deshalb derzeit nur einen "tagesaktuellen" Stand. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist der jeweilige Stand des Lärmschutzrechts zu beachten.

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 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 ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	67 dB(A)	57 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	69 dB(A)	59 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

Die Zuordnung richtet sich nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen. Ist das nicht möglich, wie bei außerorts liegender Bebauung, wird die Schutzwürdigkeit über die tatsächliche Nutzung ermittelt.

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 Neubau 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 nicht für Schallberechnungen nach der 16. BImSchV anwendbar.



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. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004¹ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005² 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 Guidelines³ auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁴:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die Stadt Kamen verwendet für den Straßenverkehr 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.

¹ Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

² Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005

³ World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

⁴ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung, zuletzt abgerufen 2017-11-19



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursachergruppe (also Straße und Schiene) getrennt zu erstellen. Die Berechnung erfolgte mit der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und Schienenwegen (VBUSch).

Zusätzlich zu den kartierungspflichtigen Straßen hat die Stadt Kamen weitere Straßen freiwillig kartiert (vgl. Kap. 1.). Diese wurden mit der nationalen Berechnungsmethode RLS-90 berechnet und sind daher von den pflichtigen Straßen zu trennen. Die Firma Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, Dortmund, hat jedoch sowohl für die kartierungspflichtigen Straßen als auch für die freiwillig kartierten Straßen der Stadt Kamen die Berechnung nach RLS-90 durchgeführt, so dass zusätzlich die strategischen Lärmkarten nach RLS-90 für das gesamte Stadtgebiet aufgeführt werden.

5.1 Straßenverkehr

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte sowie der freiwilligen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu folgendem Ergebnis:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf der L 663 Heerener Straße zwischen Derner Straße und Werver Mark durchgängig mit 70 statt zwischen Derner Straße und Bertolt-Brecht-Straße sowie zwischen Ortseingang und Werver Markt mit 50 km/h angesetzt.
- Die nächtliche zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf der L 654 Lünener Straße zwischen Westring und Barbarastraße entsprechend den Rechenvorschriften mit 50 statt mit 30 km/h angesetzt.

Bei der Maßnahmenentwicklung im Lärmaktionsplan sind deshalb folgende Korrekturen zu beachten:

- Reduzierung der Lärmpegel auf der Heerener Straße zwischen Derner Straße und Bertolt-Brecht-Straße sowie zwischen Ortseingang und Werver Markt um 2,3 dB(A).
- Reduzierung der Lärmpegel auf der Lünener Straße zwischen Westring und Barbarastraße um 2,4 dB(A) nachts.

Die Korrekturwerte wurden nach RLS-90 berechnet.

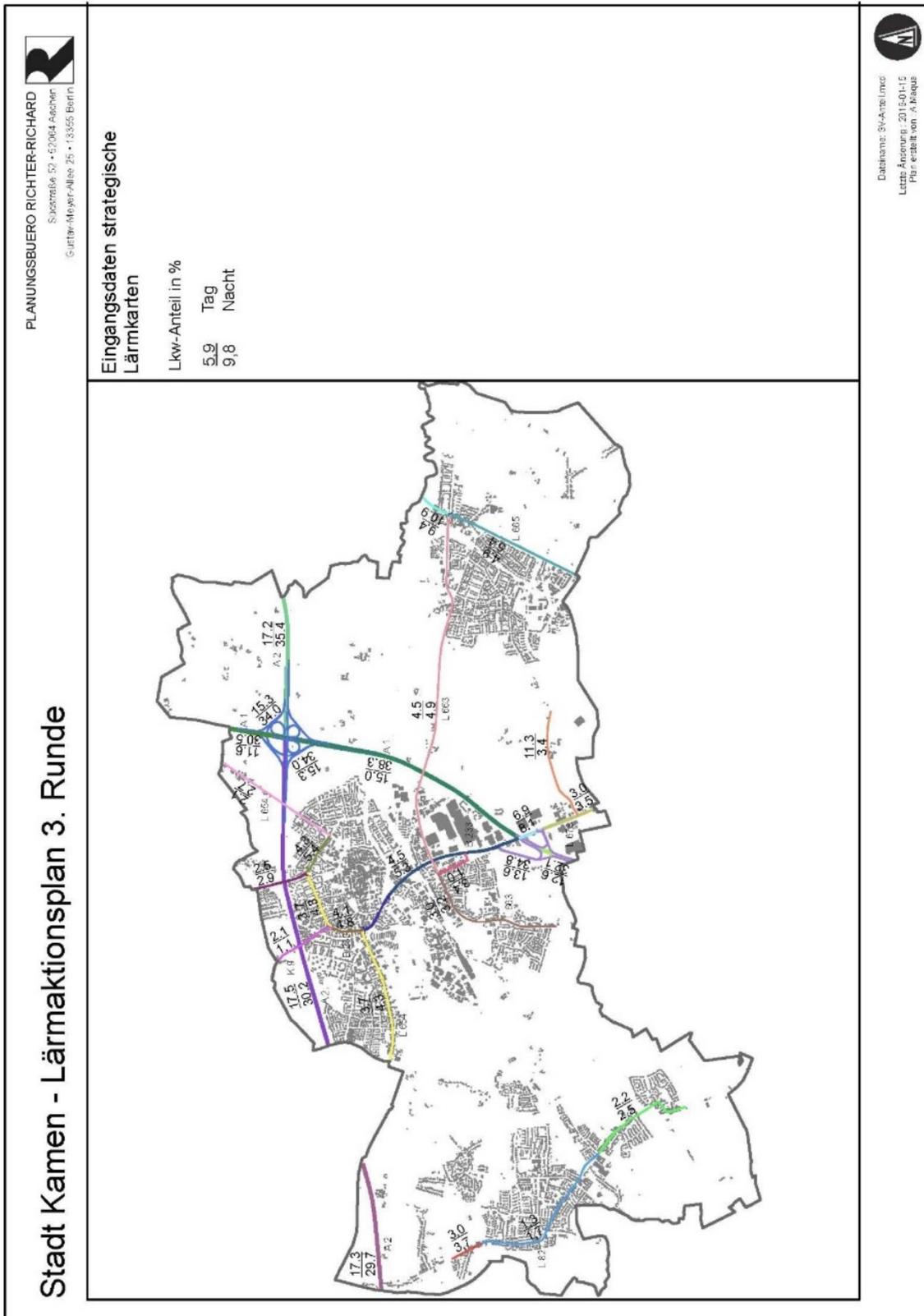


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht

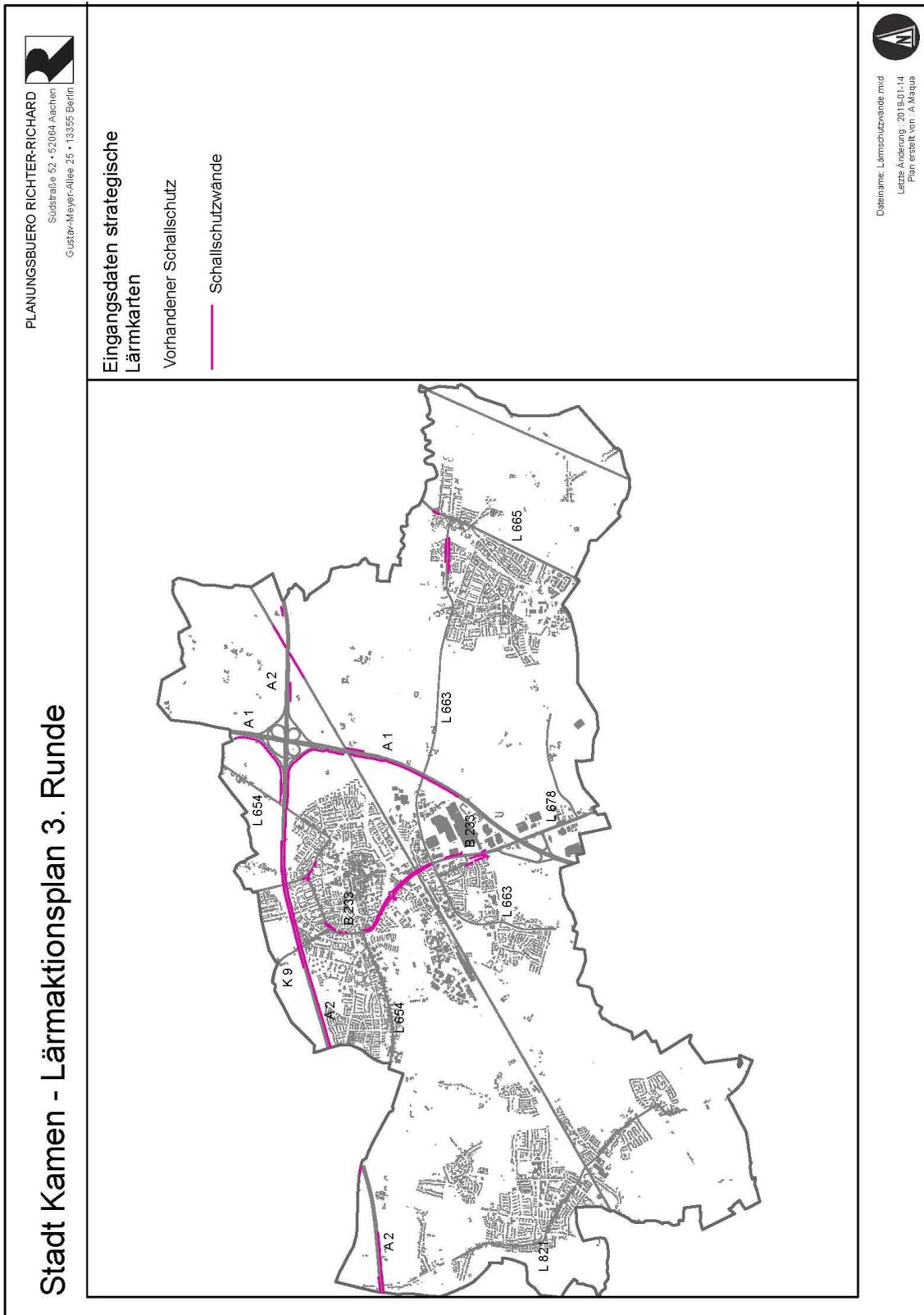


Abb. 5.6: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk



Die mit diesen Eingangsdaten berechneten Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

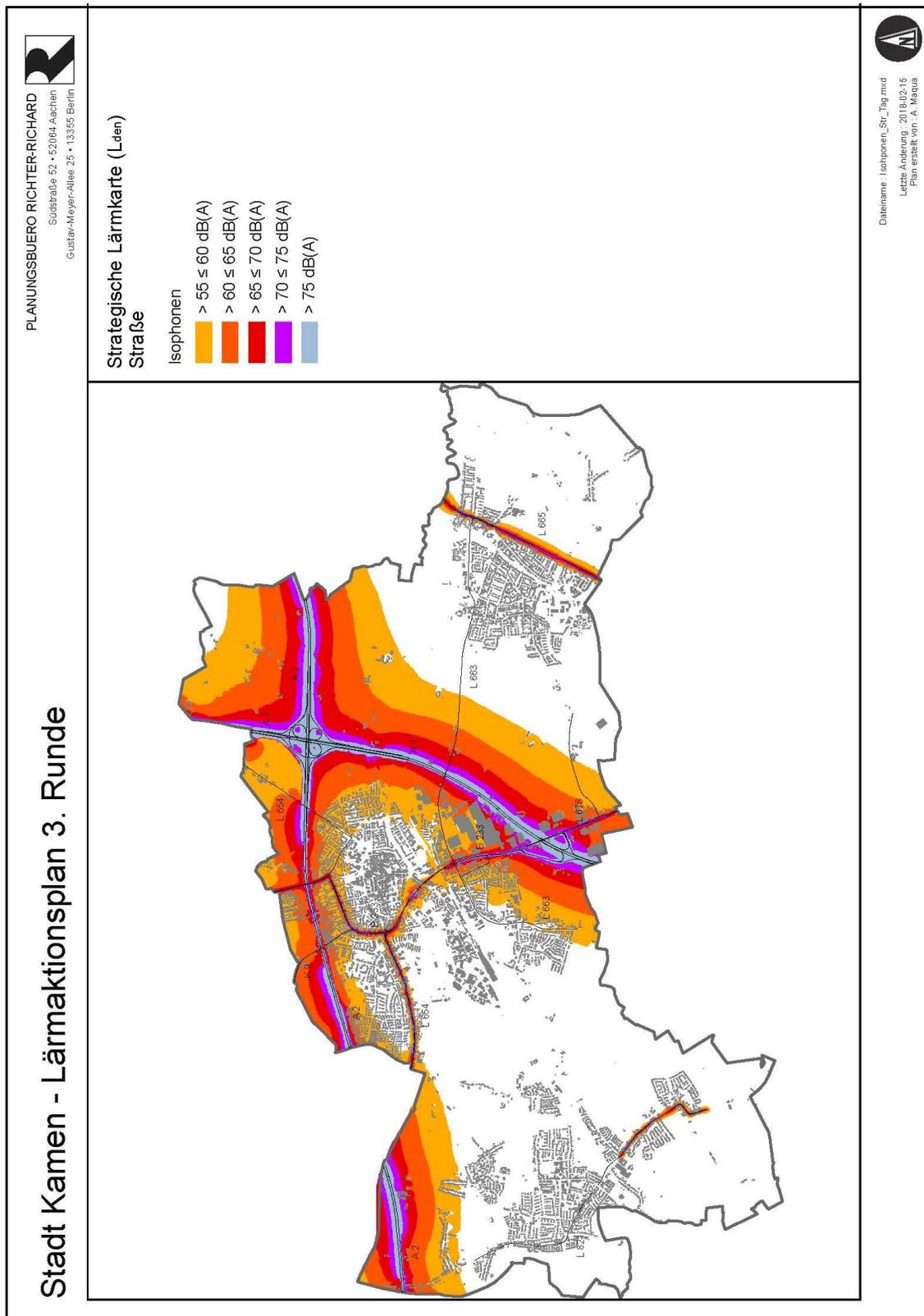


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} – Pflichtaufgabe

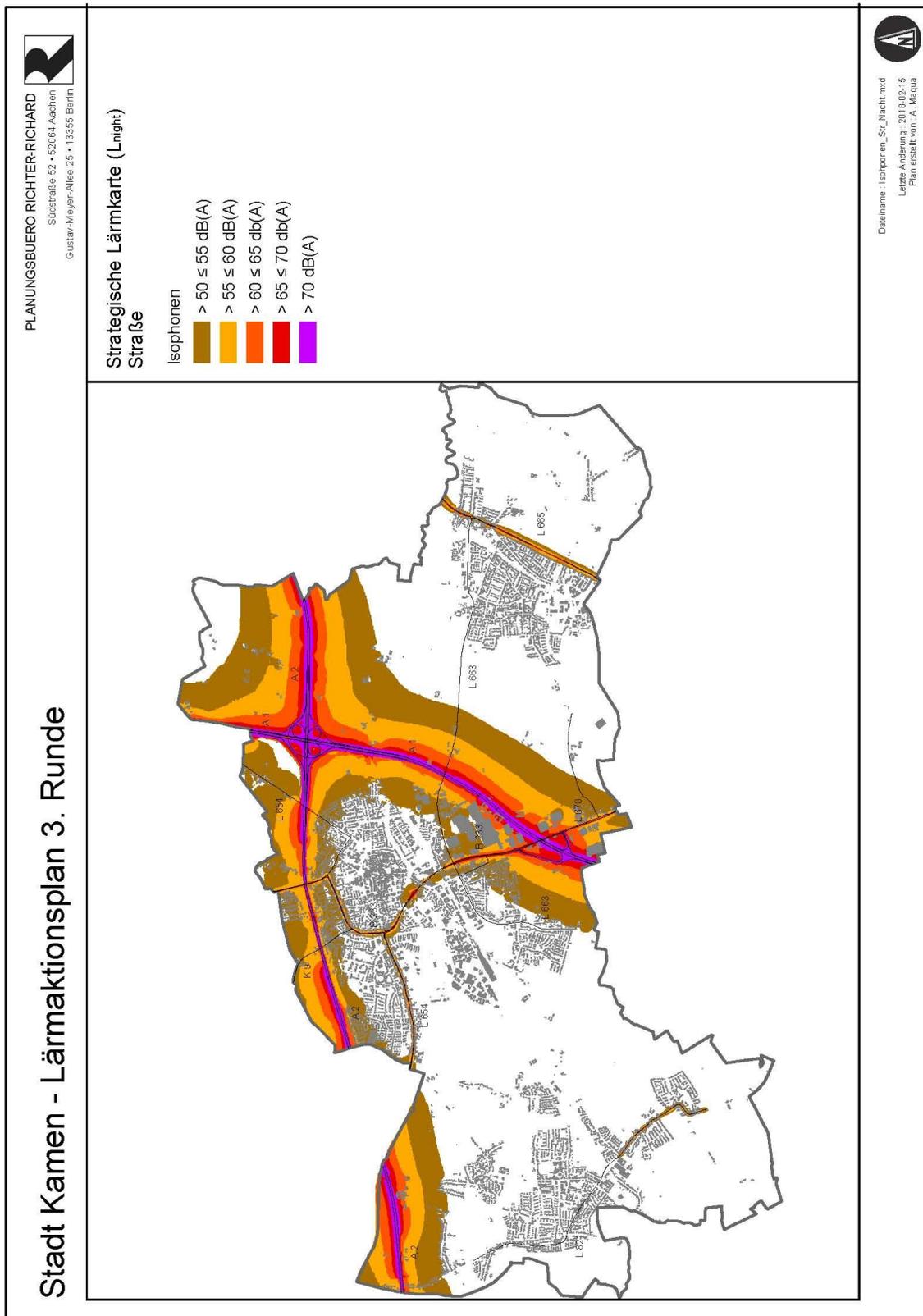


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} – Pflichtaufgabe

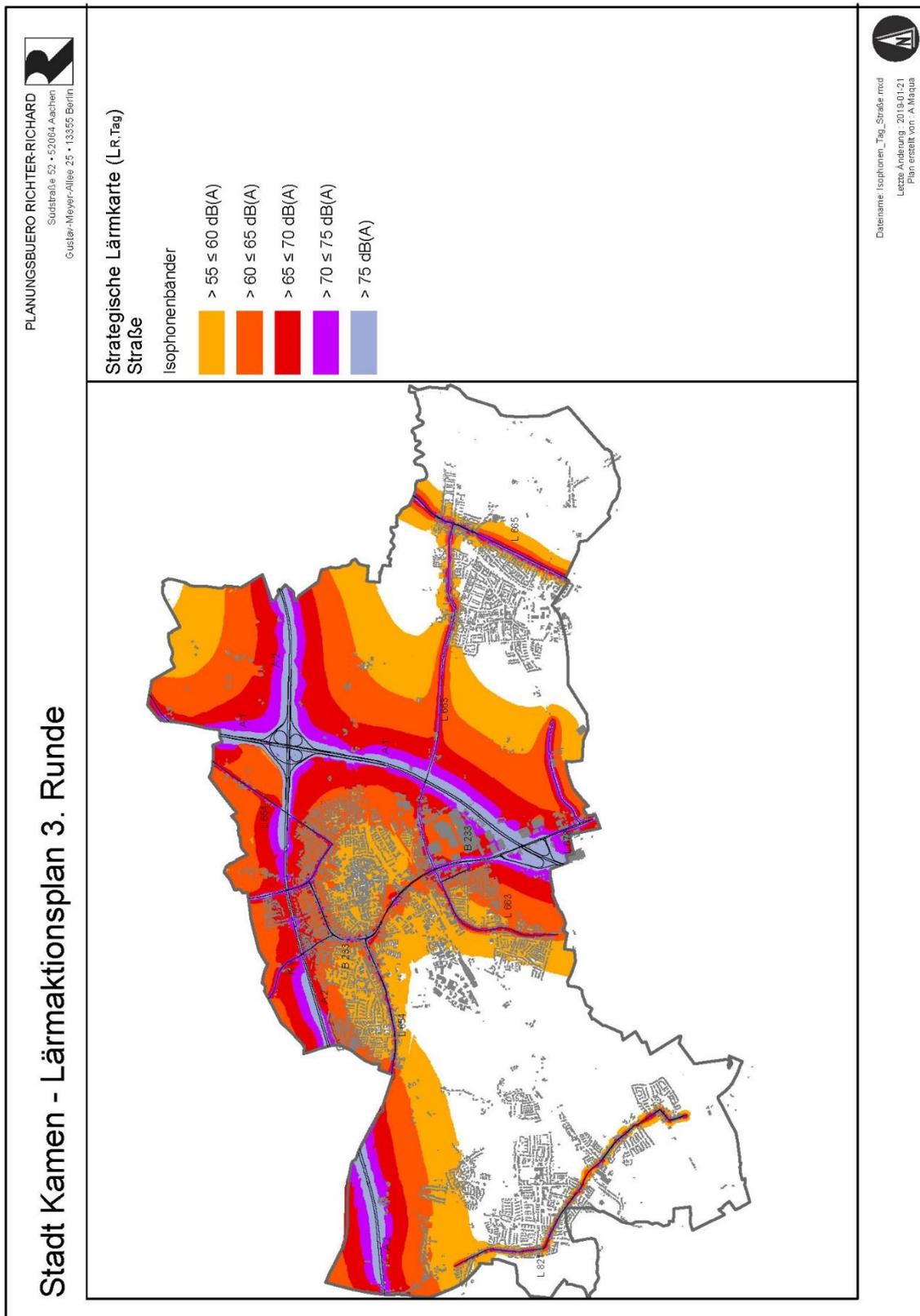


Abb. 5.9: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{R,Tag} – Pflichtaufgabe plus freiwillige Leistung (RLS-90)

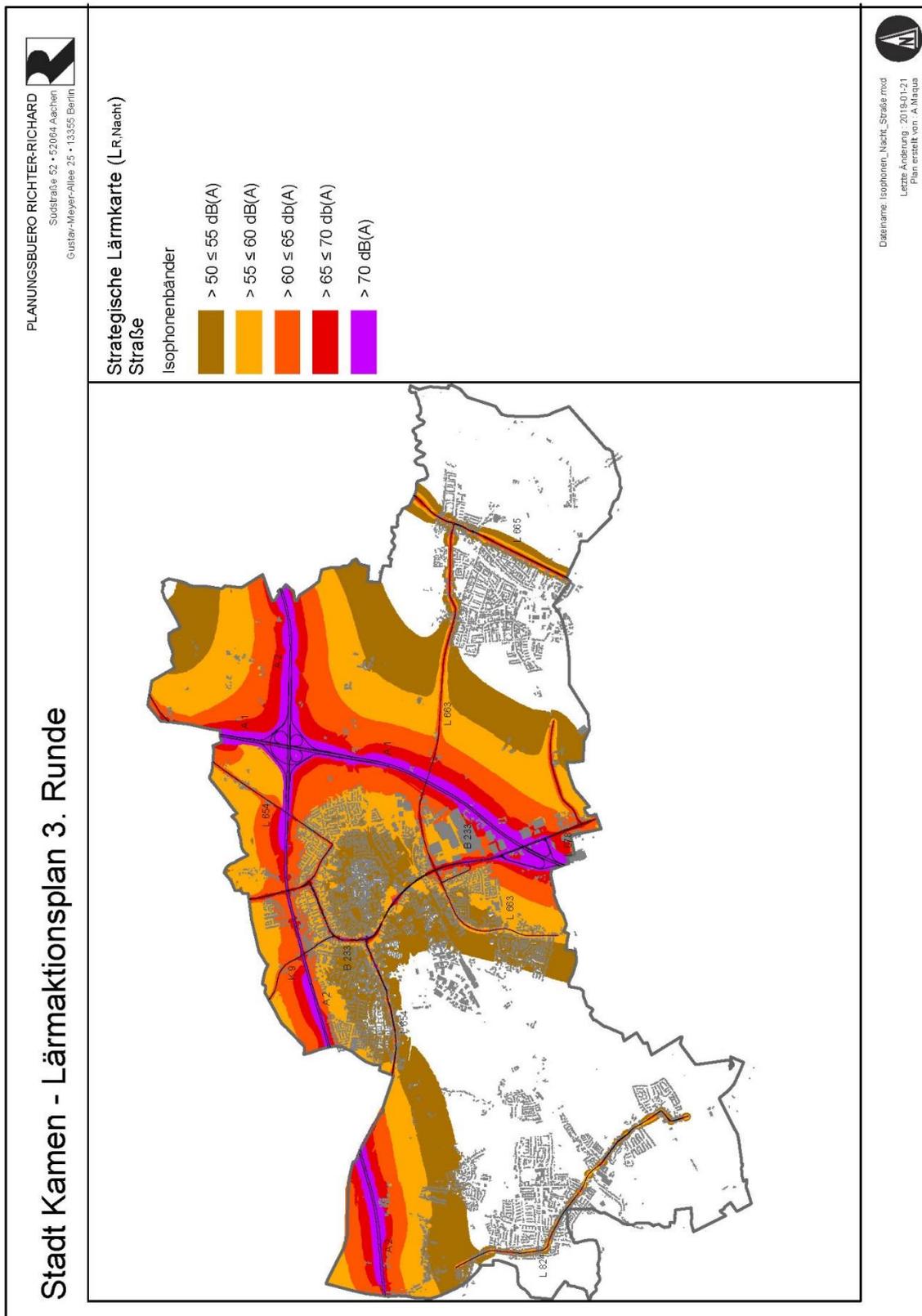


Abb. 5.10: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{R,Nacht} – Pflichtaufgabe plus freiwillige Leistung (RLS-90)



5.2 Schienenverkehr

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten an den Schienenwegen des Bundes liegt beim EBA.

Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten wurde angesichts der Zuständigkeit des EBA für den Lärmaktionsplan nicht durchgeführt. Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten für die Schienenwege des Bundes sind deshalb nachfolgend nur nachrichtlich eingefügt.

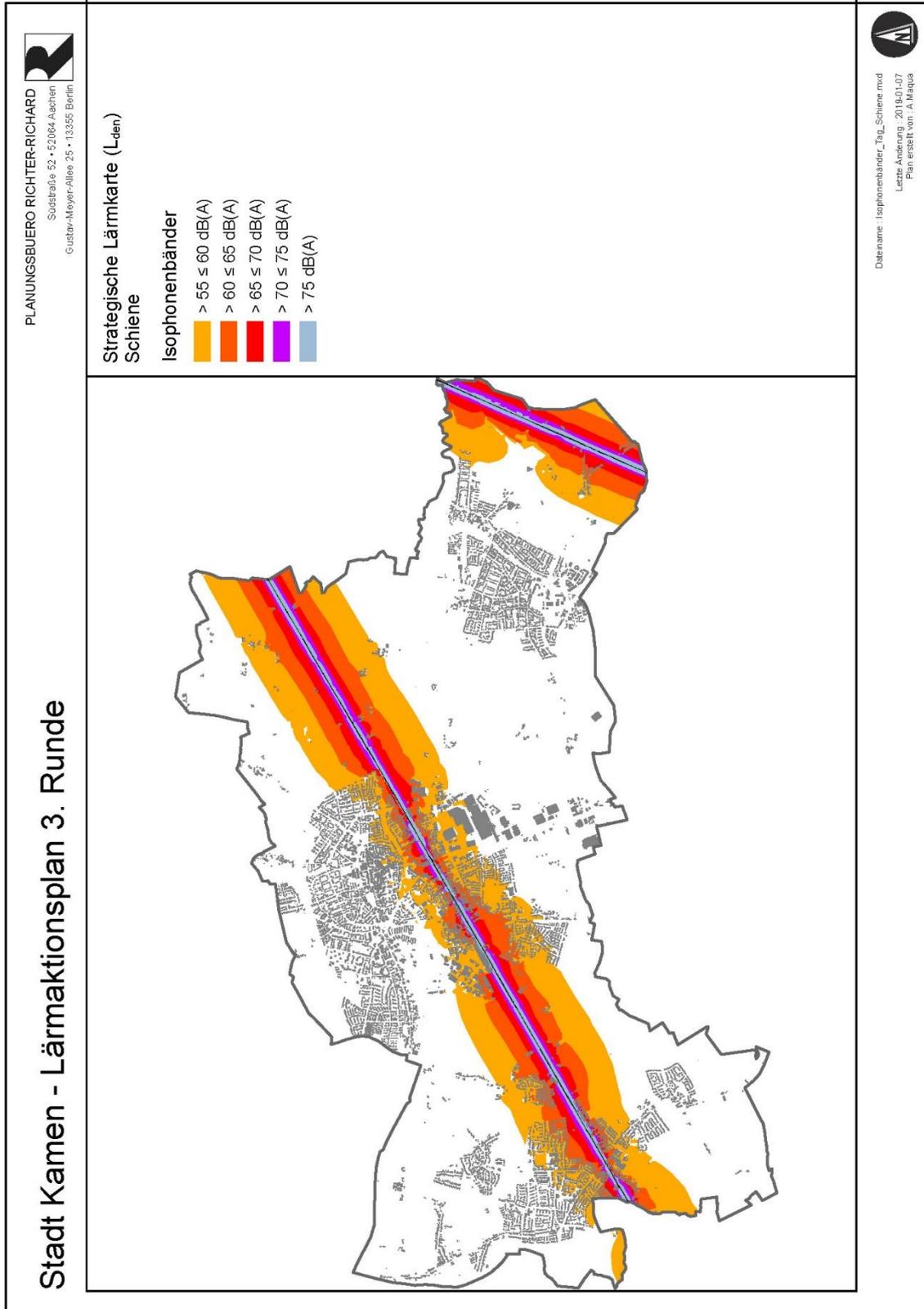


Abb. 5.11: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}

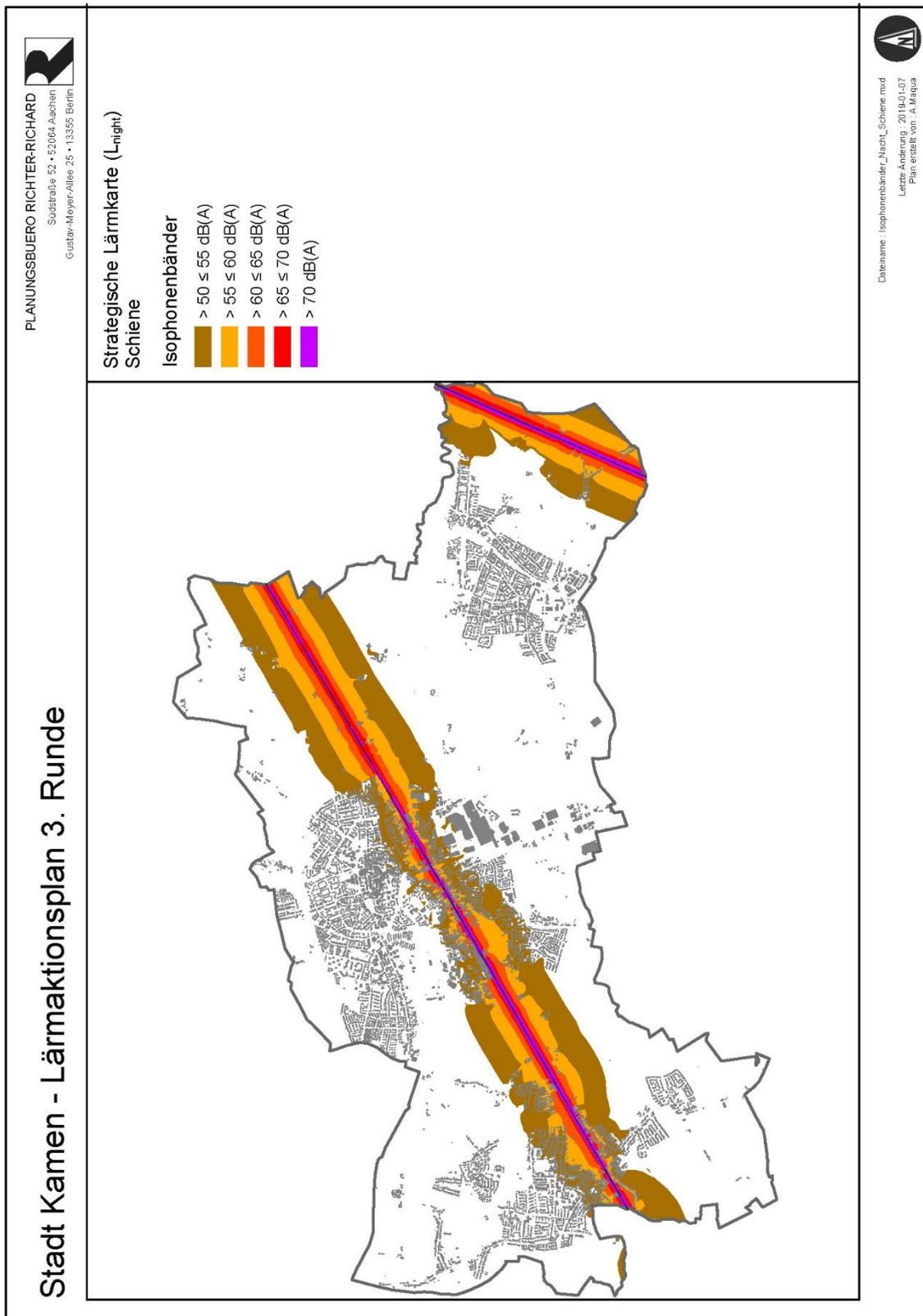


Abb. 5.12: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}



5.3 Belastungsachsen

5.3.1 Straßenverkehr

Pflichtaufgabe

In den Grenzbereichen der Isophonenbänder treten bei den strategischen Lärmkarten mit einem 10x10 m Raster zwangsläufig relativ große Ungenauigkeiten auf. Genauer sind dagegen die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

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

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslöswerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben:

- A1/ A 2
 - Wohnbebauung im Bereich Lindenallee/ Straße Im Winkel,
 - Wohnbebauung im Bereich der Straßen Auf der Lohhecke/ Auf dem Berge,
 - Wohnbebauung im Bereich Bogenstraße und Straße Kupferberg.
- B 233
 - Münster Straße (Autobahnbrücke A 2 – Nordring),
 - Nordring/ Westring (Ostring – Lünener Straße).
 - Hochstraße (im Bereich der Wohnbebauung Schäferstraße).
- L654
 - Lünener Straße (Töddinghauser Straße – Westring).
- L 665
 - Werver Mark (nördlicher Ortseingang – Mühlhauser Straße).
- L 821
 - Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg).

Freiwillige Leistung

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

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



wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben:

- L 654
 - Ostring (Nordring – Hammer Straße),
 - Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg).
- L 663
 - Heerener Straße (im Bereich Bebauung Schäferstraße),
 - Heerener Straße (im Bereich Bebauung Ewaldstraße – Bergstraße).
- L 821
 - Lindentallee – Robert-Koch-Straße (Lanstroper Straße – Kurze Straße).
- K 9
 - Stormstraße/ Bergkamener Straße (Nordring – Autobahnbrücke A 2).

Weitere Hinweise

- Schattweg
Der Schattweg wird aufgrund seiner relativ hohen DTV (>8.200 Kfz) im Lärmaktionsplan der 3. Runde betrachtet. Da der Straßenabschnitt gemäß Flächennutzungsplan durch ein ausgewiesenes Gewerbegebiet und Flächen für Landwirtschaft verläuft, grenzen nur wenige Wohngebäude an den Schattweg. Aufgrund der geringen Anzahl belasteter Wohngebäude (tagsüber und nachts sind je zwei Gebäude belastet), wird keine Belastungsachse ausgewiesen. Langfristig lassen sich für den Schattweg folgende Maßnahmen ableiten:
 - Aufgabe oder zumindest keine weitere Forcierung der Wohnnutzung im Bereich des Gewerbegebiets. Zuständig: Stadt Kamen.
 - Ausbau des Lärmschutzes durch private Investitionen (ggf. unter Einsatz von Fördermitteln). Zuständig: Eigentümer.
- Dortmunder Allee
Die Dortmunder Allee wird aufgrund ihrer DTV (< 8.200 Kfz) im Lärmaktionsplan der 3. Runde als freiwillige Leistung betrachtet. Die Straße kann in zwei Abschnitte eingeteilt werden:
 - Zwischen der Heerener Straße und der Borsigstraße verläuft der Straßenabschnitt gemäß Flächennutzungsplan durch ein ausgewiesenes Gewerbegebiet und Gebiete mit Mischnutzung. Wohngebäude grenzen auf diesem Abschnitt überwiegend auf der südlichen Straßenseite an die Dortmunder Allee. Aufgrund der geringen Anzahl belasteter Wohngebäude (tagsüber sind drei und nachts sieben Gebäude belastet), wird die Dortmunder Allee auf diesem Abschnitt nicht mehr als Belastungsachse identifiziert.
 - Auf dem Abschnitt zwischen Borsigstraße und Siegeroth verläuft der Straßenabschnitt gemäß Flächennutzungsplan zunächst noch durch ein Gebiet mit Mischnutzung sowie anschließend durch Wohnbauflächen. Zusätzlich befinden sich dort Flächen für den Gemeinbedarf (Südschule). Auch auf diesem Abschnitt der Dortmunder Allee sind nur wenige Wohngebäude be-



lastet (tagsüber keine, nachts fünf Gebäude), so dass auch dieser Teil der Dortmunder Allee nicht als Belastungsachse identifiziert wird.

Auf Grund der geplanten K40n ist zukünftig jedoch mit einer Reduzierung des Verkehrs auf dem Abschnitt zwischen Siegeroth und Borsigstraße (bis 2040 um 636 Kfz/d) und einer Zunahme des Verkehrs auf dem Abschnitt zwischen Borsigstraße und Heerener Straße (bis 2040 um ca. 1.516 Kfz/d) zu rechnen⁵. Die Dortmunder Allee wird daher nach dem Bau der Spange im Rahmen des nächsten Lärmaktionsplans erneut betrachtet.

Die Fahrbahn der Dortmunder Allee erhält voraussichtlich ab 2022 (im Zuge der Anbindung der K 40n) eine lärmindernde Asphaltdeckschicht auf dem Abschnitt Heerener Straße bis Siegeroth. In dem Zusammenhang wird auch die Anlage von Radfahrstreifen geprüft.

- Nicht zu den Belastungsachsen gehörende Wohngebäude
Aufgrund ihrer geringen Anzahl und ihrer verstreuten Lage, wurden folgende Wohngebäude nicht in Belastungsachsen zusammengefasst:
 - Heerener Straße (Wohngebäude Höhe Einmündung Schnepferfeld und Höhe Klöcknerbahnweg),
 - Hammer Straße (Wohngebäude Höhe Rottumer Straße, Einmündung Hammer Straße und Ostenfeldmark),
 - Hochstraße (Wohngebäude im Bereich der Claudiusstraße).

Diese Wohngebäude werden deshalb bei der Maßnahmenentwicklung in Kapitel 9. nicht weiter betrachtet. Da sich die meisten Wohngebäude im Außenbereich (§ 35 BauGB) befinden, wird darauf hingewiesen, dass die Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung für bauliche Anlagen wie in einem Misch-, Dorf- und Kerngebiet anzusetzen sind. Diese liegen derzeit bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts und werden auf der Heerener Straße von einigen Gebäuden zum Teil überschritten (nach RLS-90). Aus wirtschaftlichen Gründen wird sich hier passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster) empfehlen, sofern dieser nicht bereits vorgenommen wurde. Zuständig: Straßen.NRW.

⁵ ISO Ingenieurbüro GmbH & Co. KG, "Bau der K40n in Kamen", Marl, 2013

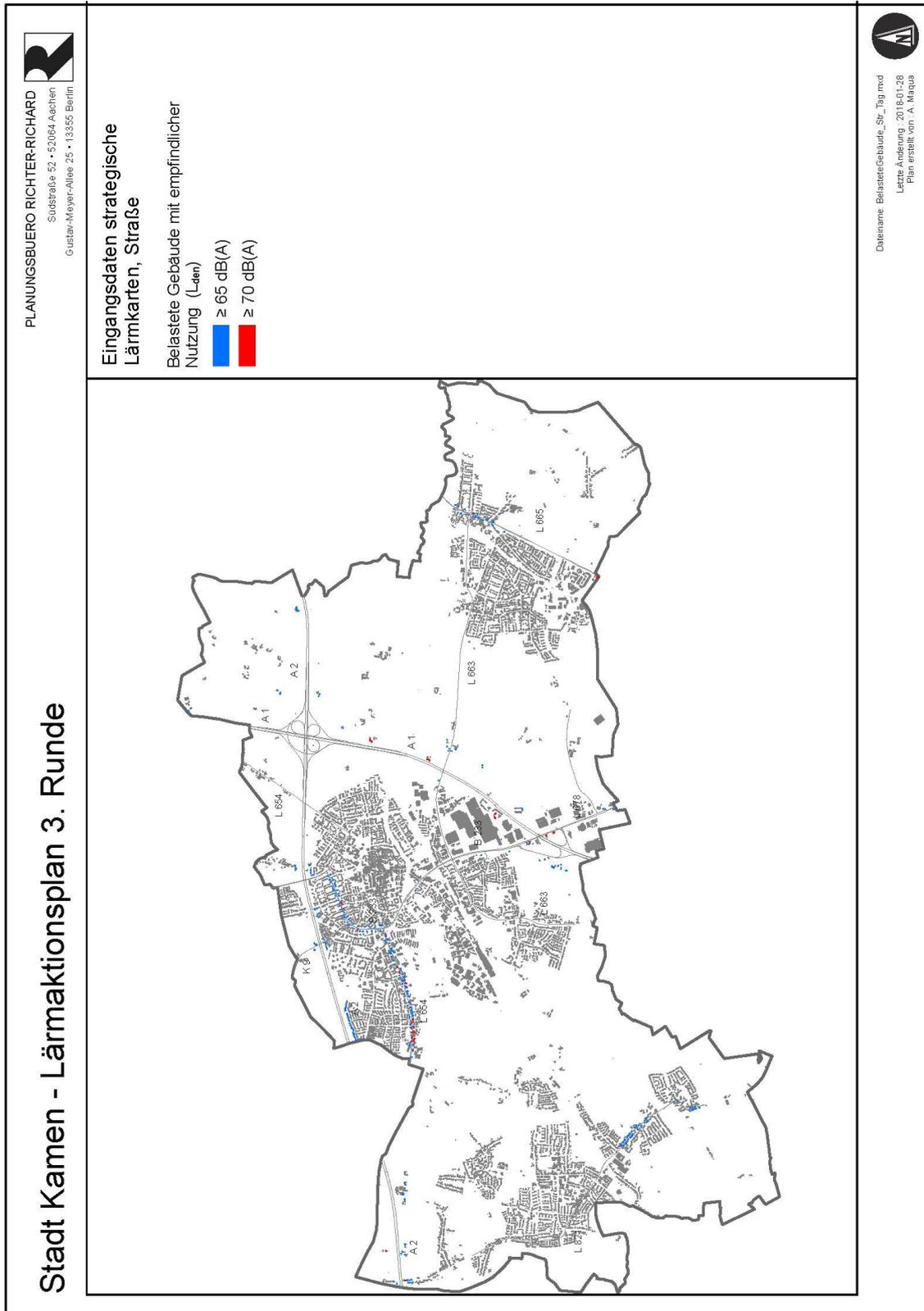


Abb. 5.13: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Pflichtaufgabe

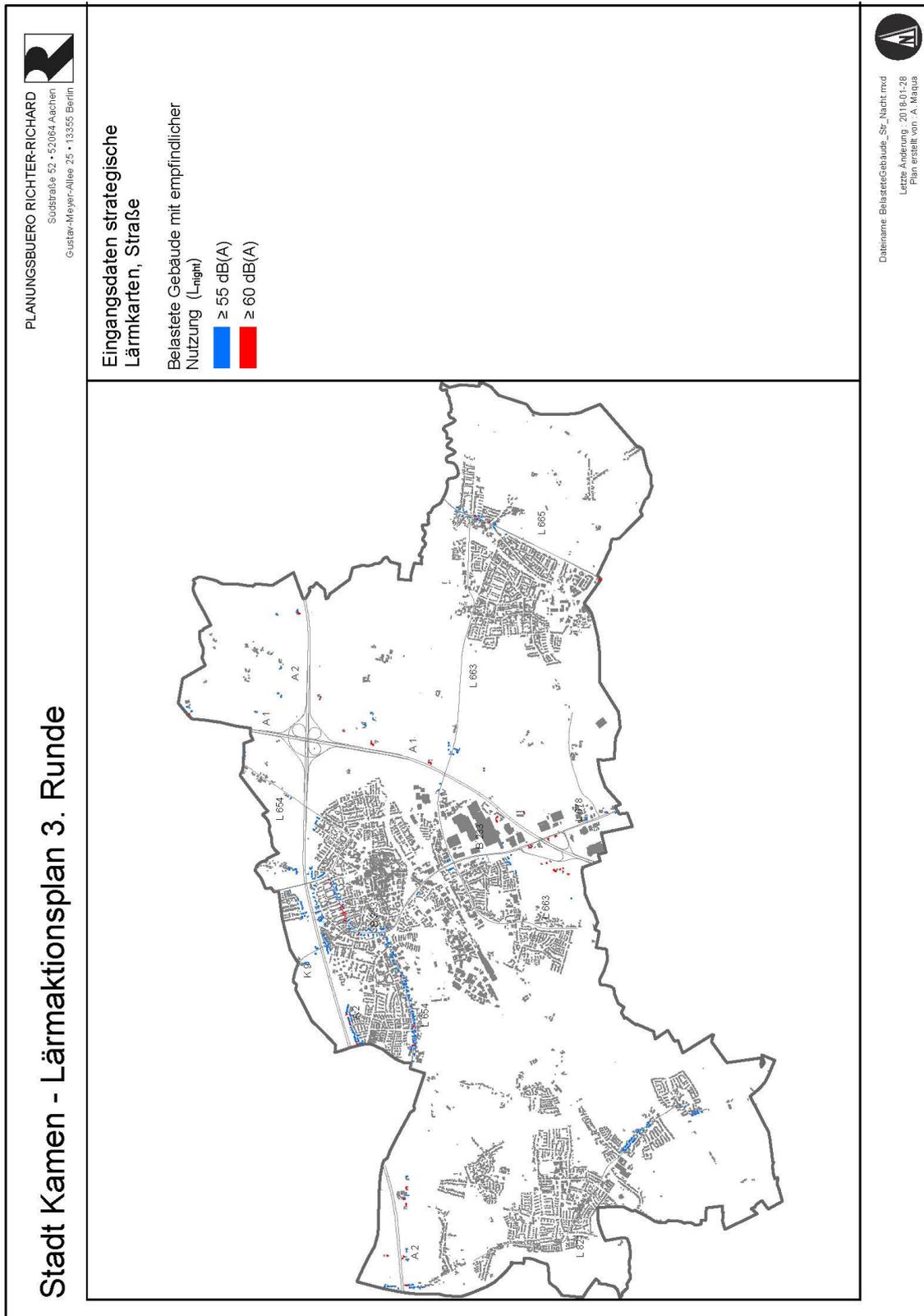


Abb. 5.14: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – Pflichtaufgabe

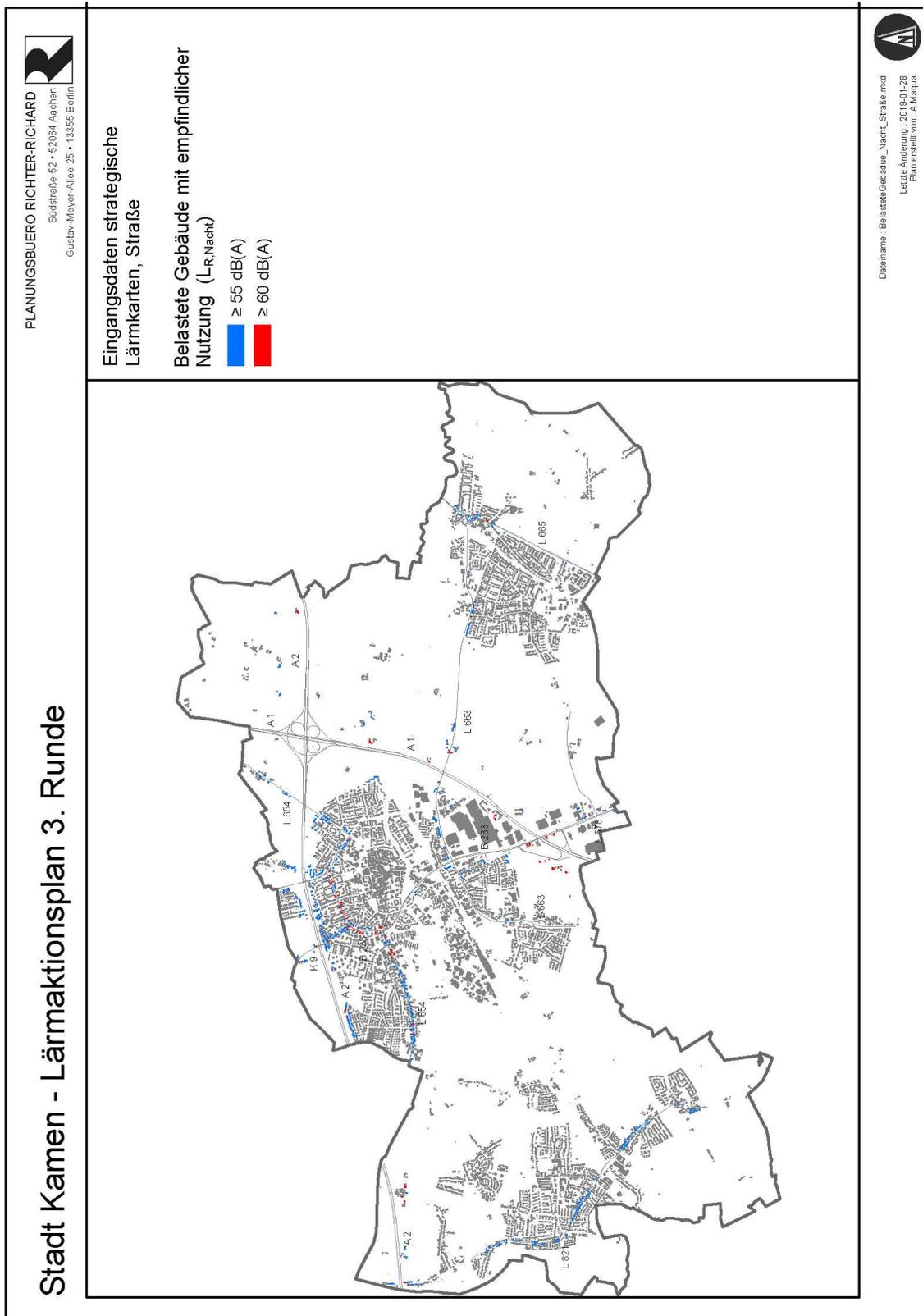


Abb. 5.16: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{R,Nacht} > 55$ dB(A) – Freiwillige Leistung (RLS-90)

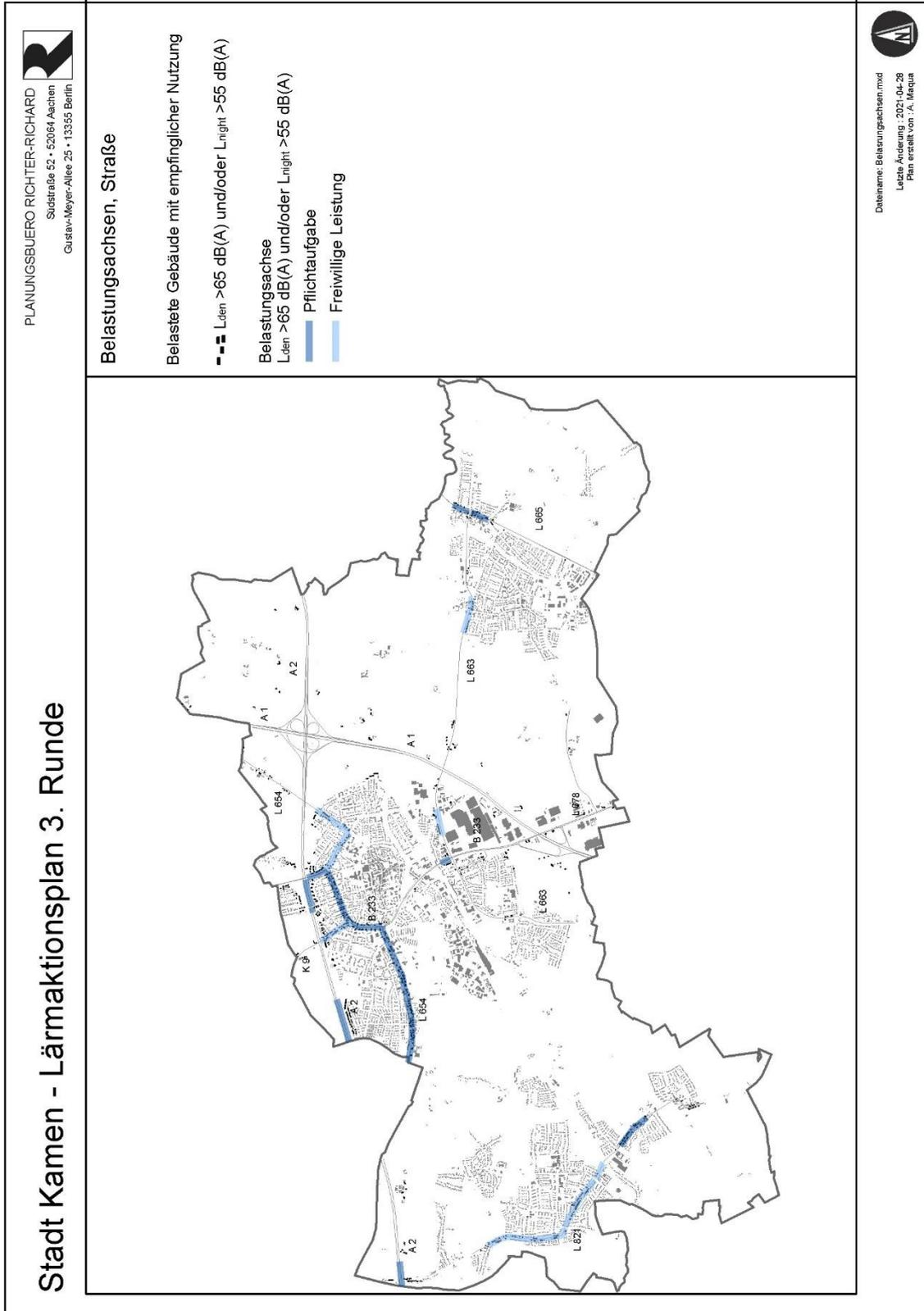


Abb. 5.17: Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 65/55 \text{ dB(A)}$



5.3.2 Schienenverkehr

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

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

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslöswerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben:

- Abschnitt zwischen Stadtgrenze im Westen und der Bebauung Königstraße,
- Abschnitt zwischen Bebauung Buschweg und Klöcknerbahnweg.

Darin enthalten sind als sehr stark belastete Bereiche mit $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A), die vor allem nachts hohe Werte aufweisen:

- Abschnitt zwischen der Straße Mersch und Klöcknerbahnweg.

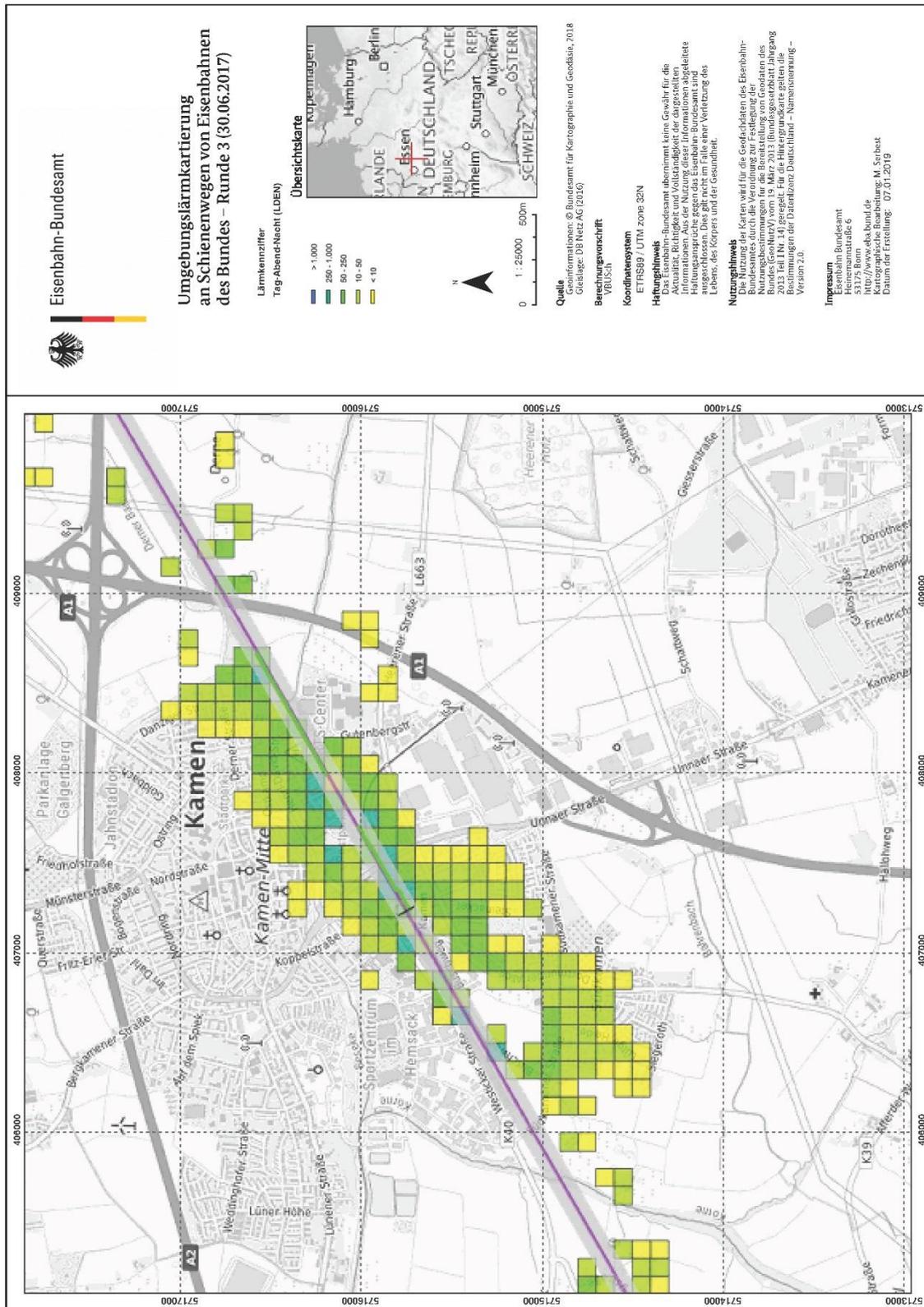


Abb. 5.18: Lärmkennziffer L_{den} – Schienenverkehr

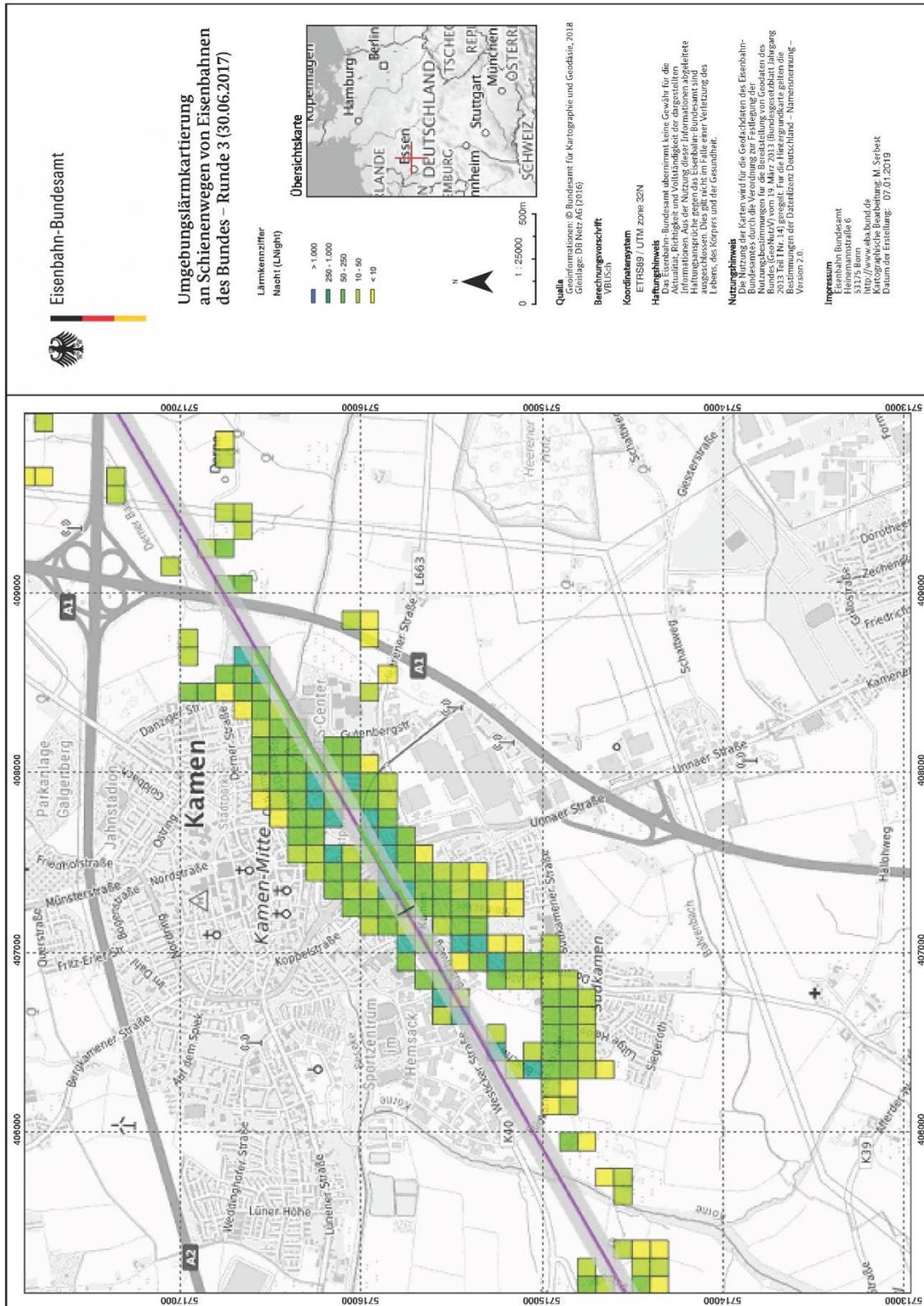


Abb. 5.19: Lärmkennziffer L_{Night} – Schienenverkehr

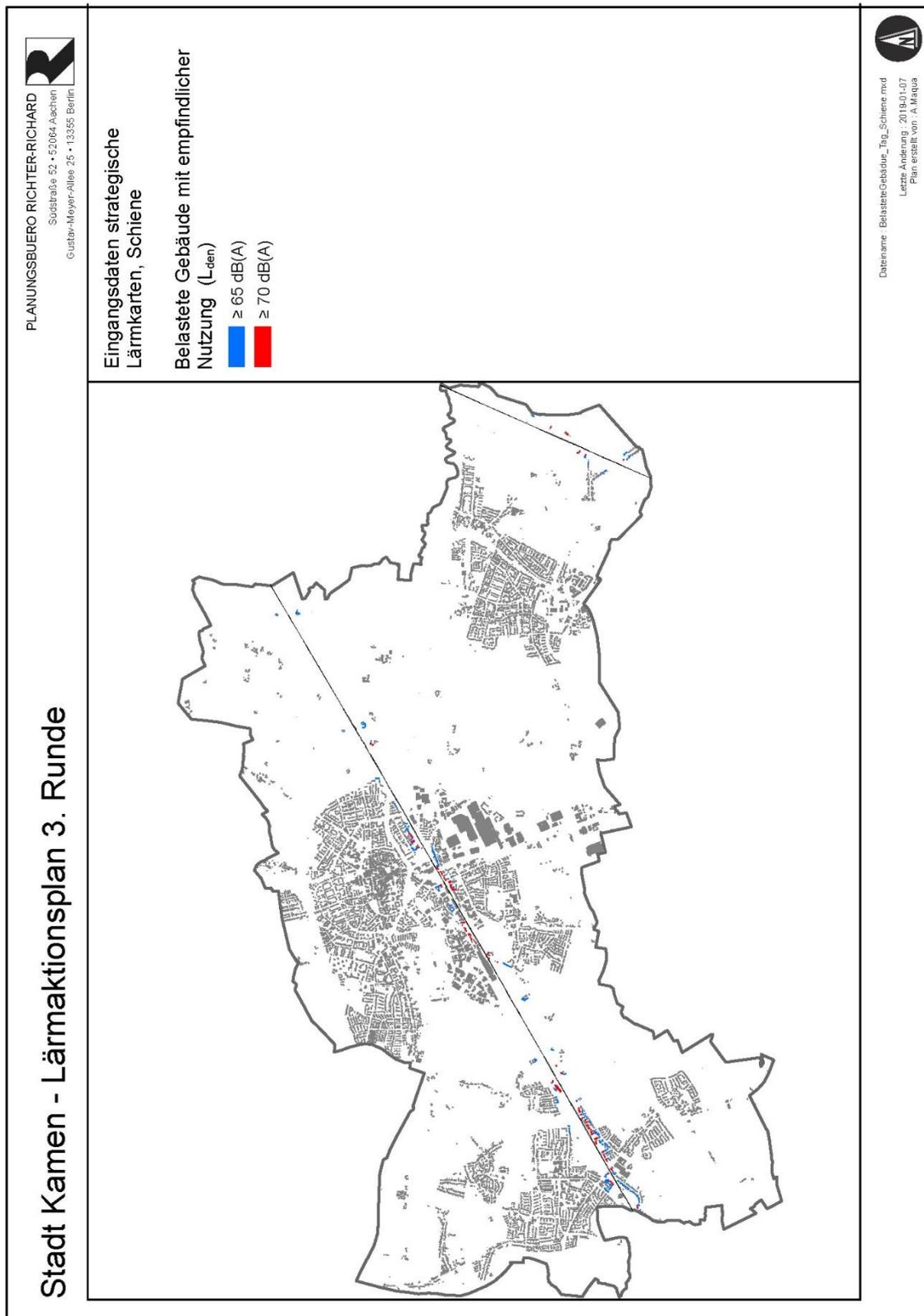


Abb. 5.20: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Schienenverkehr

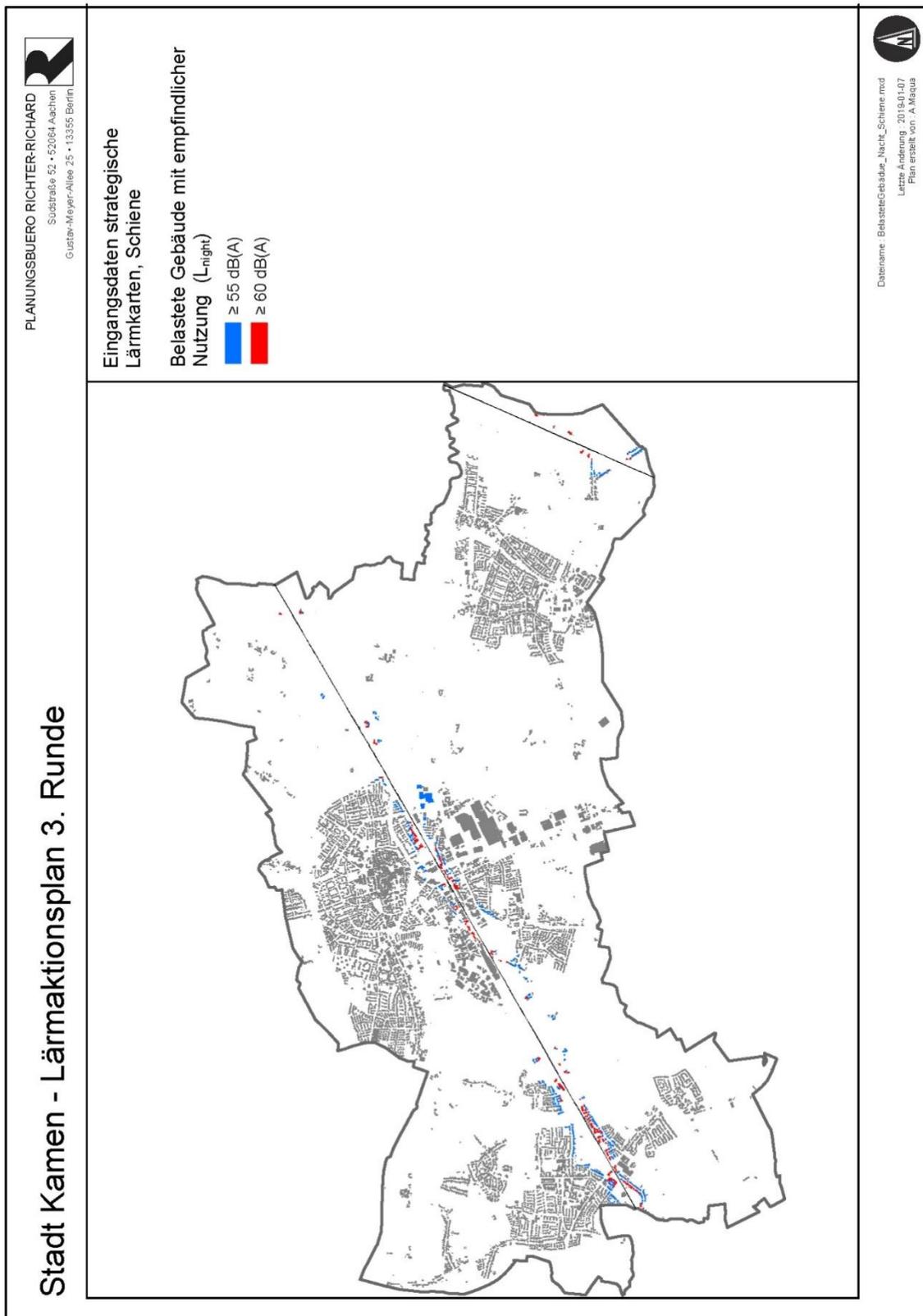


Abb. 5.21: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – Schienenverkehr



5.4 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) 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 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 $L_{den} = 40 \text{ dB(A)}$ 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 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 km^2 auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$ aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen ($4 \text{ km}^2 \leq 50 \text{ dB(A)}$) 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) im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmten Randbereiche von 256 km^2 bzw. eine Kantenlänge von $16 \times 16 \text{ km}$. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km^2 bzw. eine Kantenlänge von 8 km auf ein ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Das LANUV hat 2003 für Nordrhein-Westfalen ein Screening für ruhige Gebiete auf dem Land durchgeführt. Die Übersicht in der nachfolgenden Abbildung zeigt, dass nur in wenigen Räumen ruhige Gebiete auf dem Land zu finden sind.

Unter Anwendung der oben beschriebenen Methode sind ruhige Gebiete auf dem Land in der Stadt Kamen nicht zu finden und treten auch gemeindeübergreifend nicht auf.

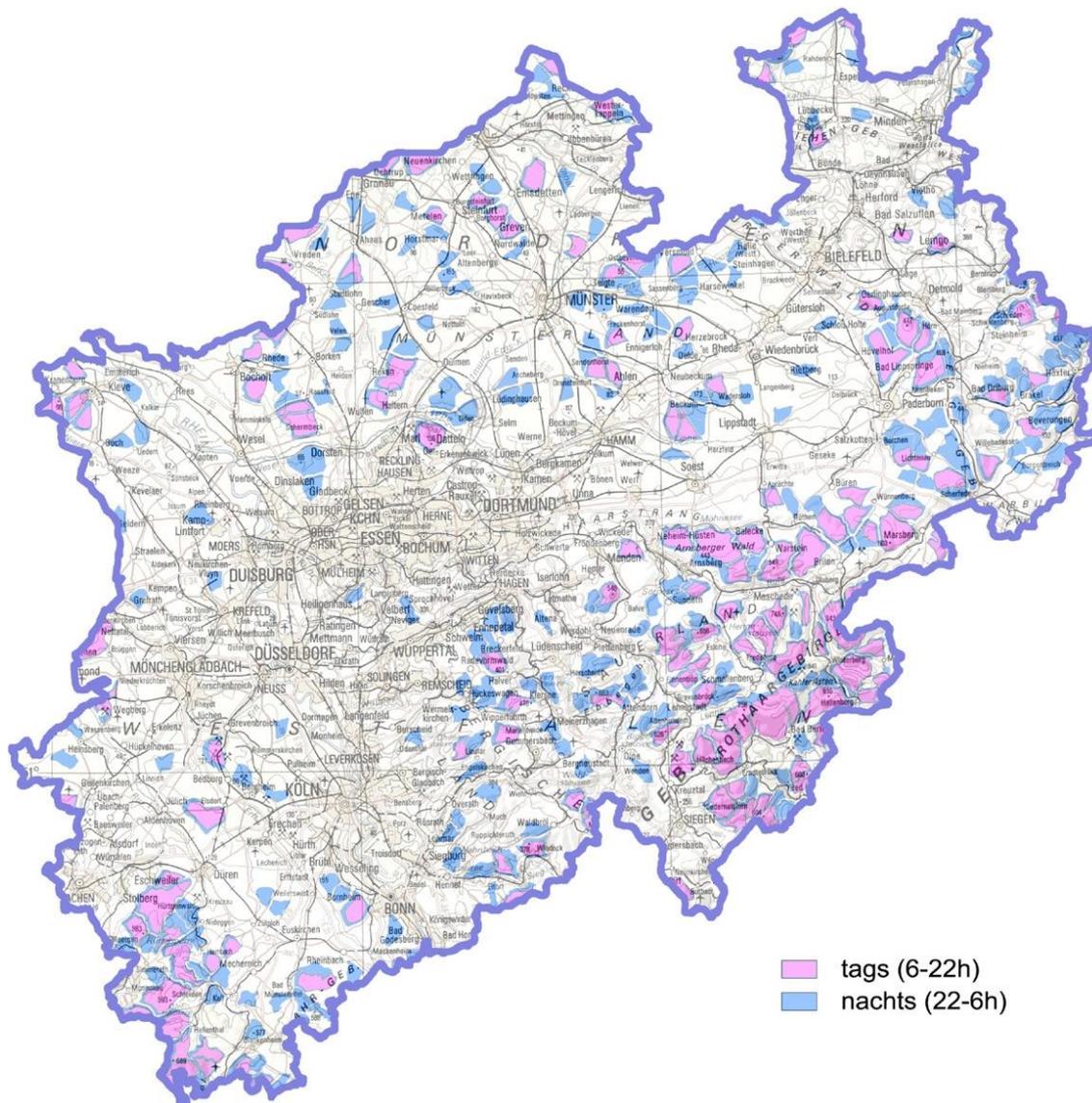


Abb. 5.24: Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)



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 zu einer Gesamtbetroffenzahl 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 Flächennutzung (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) hervorgeht. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Straßenverkehr (Pflichtaufgabe)

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurden vom LA-NUV berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr (Pflichtaufgabe)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	16,3	5,4	1,4

5,4 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 1,4 km² auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr (Pflichtaufgabe)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	3.321	290	4
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

290 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Sehr hohe Belastungen >75 dB(A) treten bei vier Wohnungen auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.



Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr (Pflichtaufgabe)

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	5.5373	1.720	561	59	9

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	3.367	871	95	12	5

Ganztags sind 629 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 59 von hohen Pegeln >70 dB(A) und 9 Personen von sehr hohen Pegeln >75 dB(A). Nachts sind 983 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 95 von hohen Pegeln >60 dB(A), 12 Personen von sehr hohen Pegeln und fünf Personen von extrem hohen Pegeln >70 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit deutlich höher als die Ganztagsbelastung.

Straßenverkehr (Freiwillige Leistung)

Die von den freiwillig kartierten Straßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurden von der Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, Dortmund, berechnet. Dabei bezieht sich die Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete auf das gesamte Stadtgebiet, wohingegen sich die geschätzte Anzahl an lärmbelasteten Menschen nur auf die freiwillig kartierten Straßen bezieht.

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr (Freiwillige Leistung)

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	23,6	9,3	2,1

9,3 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 2,1 km² auf.

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr (Freiwillige Leistung)

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	637	491	103	0	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	232	5	0	0	0

Ganztags sind 103 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon keine Person von hohen Pegeln >70 dB(A). Nachts sind fünf Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon keine Personen hohen Pegeln von >60 dB(A).



Schienenverkehr

Die vom Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom EBA berechnet.

Tab. 6.6: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	12,3	3,2	0,8

3,2 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,8 km² auf.

Tab. 6.7: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	2.773	327	19
Schulen (Gebäude)	15	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

327 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 19 Pegeln >75 dB(A). Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.8: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	3.770	1.350	460	180	40

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	2.810	1.000	350	130	20

Ganztags sind 680 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 220 hohen Pegeln >70 dB(A) und 40 Personen sehr hohen Pegeln >75 dB(A). Nachts sind 1.500 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 500 >60 dB(A), 130 >65 dB(A) und sogar 20 Pegeln >70 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit wesentlich höher als die Ganztagsbelastung.



7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen 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 von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Der Umwelt- und Klimaschutzausschuss hat in seiner Sitzung am 6. Juni 2019 die Durchführung des Mitwirkungsverfahrens beschlossen. Für die erste Phase erfolgte die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans vom 10. Januar bis 20. Februar 2020.

Während der Offenlage bot die Stadt Kamen am 6. Februar 2020 von 17.00 bis 19.00 Uhr eine Bürgersprechstunde in der Stadtverwaltung an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen. Bürger, die es nicht gewohnt sind, vor einem großen Publikum aufzutreten, können sich bei diesem Verfahren leichter artikulieren, die Teilnehmer haben Zeit für Rückfragen und können eigene Hinweise geben.

Die Offenlage und die Bürgersprechstunde wurden über verschiedene Medien angekündigt (Amtsblatt, Homepage der Stadt, Lokalzeitungen). Parallel dazu wurde der Lärmaktionsplan ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert 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 Kamen unabhängig von der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Einflussmöglichkeit hat, wurden die Hinweise entsprechend weitergeleitet. Die positiv abgewogenen Hinweise sind in den Lärmaktionsplan eingeflossen. Die Abwägung der Hinweise aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind als Anlage I beigefügt.

Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Stadt Kamen am **XX.XX.2021** angenommen.

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

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Die Stadt Kamen hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 12. November 2015 durch den Rat der Stadt Kamen angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärminderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden nur dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (bestehendes Baurecht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt
 blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt
 schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
A 1 und A 2		
Verringerung von Lärmimmissionen	Detailuntersuchung zur Überprüfung der bestehenden Lärmschutzwände, um bestehenden Anpassungsbedarf zu ermitteln. Bei positiver Prüfung Mängelbeseitigung.	Prüfung durch Autobahn GmbH des Bundes durchgeführt. Im Bereich Altenmethler haben die Gebäude in der Vergangenheit bereits passiven Lärmschutz erhalten. Umsetzung von ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärmsanierung im Bereich Auf dem Berge erfolgen mit den nächsten Erhaltungsmaßnahmen auf diesem Abschnitt der A 2. Im Bereich Kupferberg werden nach Auffassung der Autobahn GmbH des Bundes die Auslösewerte für Lärmsanierung nicht überschritten.
	Einzelfallprüfung: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h.	Zuständig ist die Bezirksregierung Amsberg. Die Autobahn GmbH des Bundes sieht die Voraussetzungen allerdings als nicht gegeben.
	Einbau eines lärmindernden Asphalts.	Einbau von PMA auf dem Streckenabschnitt vorgesehen. Anrechnung nach RLS-90 formal nur 2 dB(A), tatsächlich ca. 5 dB(A).
B 233 Westring – Nordring (Abschnitt Westring - Nordring (Lünener Straße – Ostring))		
Verringerung der Lärmimmissionen	Im Zuge der Fahrbahnsanierung Einbau eines hochlärmindernden Asphalts.	Maßnahme umgesetzt.
	Aus Gründen der Straßensicherungspflicht sollte bis zur Erneuerung der Deckschicht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h angeordnet werden.	Maßnahme umgesetzt.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Einzelfallprüfung: Zur Verkehrsverstetigung sollten alle signalgeregelten Knotenpunkte auf dem Stadtring als "Grüne Welle" optimiert und die Progressionsgeschwindigkeit auf 35/40 km/h festgesetzt werden.	Maßnahme umgesetzt. Auf die Einbindung der Lichtsignalanlage Nordring/ Ostring wird wegen des großen Abstandes zwischen den Signalanlagen auf dem Nordring mit drei Fußgängerüberwegen und zwei Einmündungen verzichtet.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Knotenpunktbereich Nordring/	Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) für Radfahrer auf der Achse Nordring und Fried-



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	Ostring durch eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn (z. B. Schutzstreifen) oder Markierung von vorgezogenen Aufstellbereichen.	hofstraße erfolgt, nicht aber auf der Achse Münsterstraße – Ostring.
B 233 Münsterstraße, Hochstraße/ Unnaer Straße – Abschnitt Münsterstraße (A 2 – Nordring)		
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf der Münsterstraße und am Knotenpunkt Nordring/ Ostring/ Münsterstraße/ Friedhofstraße durch eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn (z. B. Schutzstreifen) oder die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs. Darüber hinaus sollten Aufstellbereiche im Knotenpunkt Ostring/ Nordring/ Münsterstraße/ Friedhofstraße markiert werden.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Ausbau der Sperrfläche im Kurvenbereich mit Borden als Grünfläche.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Empfehlung für private Maßnahmen: Verglasung der zur Straße ausgerichteten Balkone.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
B 233 Münsterstraße, Hochstraße/ Unnaer Straße – Abschnitt Hochstraße (Westring – Bebauung Höhe Claudiusstraße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Prüfung: Einbau einer hochlärmmindernden Asphaltdeckschicht im Zuge der Fahrhahnsanierung.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Aufgrund der zum Teil hohen Lärmbelastung Prüfung, ob der bestehende Lärmschutz ausgebaut werden muss.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Lärmberechnung nach RLS-90 und Prüfung, ob die Lärmsanierungswerte für Mischgebiete überschritten werden.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
B 233 Münsterstraße, Hochstraße/ Unnaer Straße – Abschnitt Unnaer Straße (Hochstraße – Dortmund Allee)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot.	Maßnahme umgesetzt.
L 654 Lünener Straße		
Verringerung von Lärmimmissionen	Prüfauftrag: Nächtliches Lkw-Verbot auf der Lünener Straße zwischen Ortseingang Kamen und Westring in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben. Maßnahme sollte bei der Erstellung des Lkw-Lenkungskonzepts berücksichtigt werden.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt (wurde von Straßen NRW bislang abgelehnt).
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nachts zwischen Lünener Straße, Haus Nr. 139, und Einmündung Flözweg.	Maßnahme umgesetzt (Tempo 30 nachts vom Ortseingang bis Knoten Hochstraße/ Westring eingerichtet).
Unterstützende Maßnahmen	Umgestaltung der Nebenanlagen im Rahmen einer kurz- bis mittelfristigen Sanierung mit Baumbeten.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht zwischen Knotenpunkt Ostring/ Hammer Straße und Ortsausgang. Die Maßnahme sollte mit einer Neuaufteilung der Fahrbahn einhergehen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Aus Gründen der Straßensicherungspflicht sollte bis zur Erneuerung der Deckschicht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h angeordnet werden.	Maßnahme umgesetzt.
	Einbau einer Querungssicherung als Mittelinsel in Höhe Klöcknerbahnweg. Um eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erzielen, sollte die Mittelinsel mit einem deutlichen Fahrbahnversatz kombiniert werden.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Markierung von Schutzstreifen (beidseitig). Zwischen Hüchtweg und Danziger Straße ist zusätzlich die Markierung eines Parkstreifens (südöstlicher Fahrbahnrand) möglich. Mittel- bis langfristig ist auch die Anlage von Park-	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	buchten denkbar, um zusätzlichen Raum zur Führung des Radverkehrs zu gewinnen.	
Unterstützende Maßnahmen	Leistungsfähigkeitsprüfung Knotenpunkt Hammer Straße/ Ostring, um Rück- und Umbaupotenzial zu ermitteln.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
L 663 Dortmunder Allee, Heerener Straße – Abschnitt Dortmunder Allee (Borsigstraße – Heerener Straße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht. In diesem Zusammenhang sollte eine Neuaufteilung des Straßenraumes zur Abstandsgewinnung und Radverkehrsförderung erfolgen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt, da es sich bei dem Abschnitt um keine Belastungsachse handelt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Anlage von Radfahrstreifen (beidseitig).	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt, da es sich bei dem Abschnitt nicht um eine Belastungsachse handelt.
Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs	Ausbau der Bushaltestelle Steinacker nach aktuellen Standards.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt, da es sich bei dem Abschnitt nicht um eine Belastungsachse handelt.
Unterstützende Maßnahmen	Einrichtung von Dialog-Displays Höhe Einmündung Borsigstraße.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt, da es sich bei dem Abschnitt nicht um eine Belastungsachse handelt.
	Prüfung: Anlage von Parkstreifen (in Höhe der ehemaligen Autobahnpolizei einseitig möglich).	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt, da es sich bei dem Abschnitt nicht um eine Belastungsachse handelt.
L 663 Dortmunder Allee, Heerener Straße – Abschnitt Heerener Straße (Ewaldstraße – Bergstraße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Einmündung Mittelstraße (Heerener Straße, Haus Nr. 144) und Kreisverkehr Heerener Straße/ Bergstraße.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot nachts in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Ausbau des Radwegs zwischen Heeren-Werve und Kamen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Empfehlung private Maßnahmen: Ausbau von vorhandenem Sichtschutz zu Lärmschutz.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
L 665 Werver Mark – Abschnitt Werver Mark (Heerener Straße – Mühlhauser Straße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags zwischen Kreisverkehr Heerener Straße/ Werver Mark und Kreisverkehr Werver Mark/ Mühlhauser Straße.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot nachts in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg/ Hohes Feld)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Schimmelstraße und Hohes Feld.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Schimmelstraße und Jägerweg in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 nicht weiterverfolgt
	Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht. In diesem Zusammenhang kann eine Neuaufteilung des Straßenraums erfolgen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Markierung von Schutzstreifen (wenn möglich beidseitig), sonst auf der Nordostseite.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Einbau einer weiteren Querungssicherung. Der genaue Standort bleibt zu prüfen	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs	Prüfauftrag: Aufwertung/ Ausbau der Haltestelle Waldstraße.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
Unterstützende Maßnahmen	Einrichtung von Dialog-Displays Höhe Einmündung Schimmelstraße.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Unterbrechung des südwestlich verlaufenden Parkstreifens durch vorgezogene Seitenräume und Begrünung mit Bäumen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
K 9 Stormstraße/ Bergkamener Straße (Nordring – A 2)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Maßnahme umgesetzt.
	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nachts zwischen Knotenpunkt Stormstraße/ Westring und Kugelbrink.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot nachts.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen der Mittelinsel in Höhe Straße Kugelbrink und Bergkamen.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.
	Aufwertung der Unterführung am Brückenkörper der A 2 und Sicherung der Führung für den Fuß- und Radverkehr.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt.



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

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

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Soweit erforderlich, sind diese in der 3. Runde inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen 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 überwiegend 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.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen 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.



9.2 Strategische Maßnahmen

Umfassende und in Teilen integrierte Untersuchungsansätze zur Verkehrsentwicklung in Kamen gehen auf den letzten Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1994 zurück und sind damit nicht mehr aktuell. Seitdem haben sich Verkehrsaufkommen, Verkehrsmittelwahl und auch die Verkehrsinfrastruktur stark verändert.

Das Bundesverkehrsministerium hat in einem FOPS-Vorhaben den Zusammenhang zwischen einer Lärminderungsplanung und einer Verkehrsentwicklungsplanung mit dem Ergebnis untersuchen lassen,⁶ dass der Verknüpfung der Lärminderungsplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung eine herausragende Bedeutung zukommt, da der Straßenverkehrslärm die bedeutendste Lärmquelle bildet. Letztlich können nur integrierte (Verkehrs-)Entwicklungskonzepte für Stadtteile oder ganze Stadtgebiete zur Senkung der Lärmbelastung zielführend sein.

Da die Stadt Kamen nur eingeschränkte Möglichkeiten hat, lärmindernde Maßnahmen umzusetzen, ist die Stadt in hohem Maß darauf angewiesen, innerhalb der bestehenden straßenbaulichen Infrastruktur den Lärm zu mindern. Hierzu gehören die Fahrbahnoberflächen (lärmindernde Asphaltbauweisen) und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Lkw-Lenkung).

Da die Aufstellung eines umfassenden Verkehrsentwicklungsplans mit einem hohen Aufwand verbunden ist, sollten aus Sicht des Lärmaktionsplans zunächst die prioritären Teilaspekte aktualisiert bzw. neu aufgestellt werden. Nach bisherigem Erkenntnisstand sind dies unter anderem:

- Straßenhierarchie gemäß Richtlinien für integrierte Netzgestaltung,
- Stadtgeschwindigkeitskonzept,
- Lkw-Lenkungskonzept,
- Radverkehrskonzept/ Nahmobilitätskonzept,
- Investitionsprogramm lärmindernde Asphaltbeläge.

Lkw-Lenkungskonzept

Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Bearbeitung des Lärmaktionsplans wurde daraufhin unterbrochen und mit der Erstellung des Lkw-Lenkungskonzepts begonnen.

Im Juni 2020 wurde zunächst eine umfassende Ortsbesichtigung durchgeführt und die vorhandene Beschilderung sowie die Restriktionen vor Ort erfasst sowie die ansässigen Betriebe in den Gewerbegebieten aufgenommen.

Im August 2020 wurde eine Lkw-Befragung an der Werver Mark, Lindenallee und Lünener Straße sowie im Oktober 2020 an der Münsterstraße und Unnaer Straße durchgeführt. Grund-

⁶ Planungsbüro Richter-Richard, Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung - Empfehlungen für den kommunalen Planungs- und Umsetzungsprozess, F+E-Vorhabens 70.0704-2003



lage für die Standortanzahl war zum einen die vorliegende Beschwerdelage aus der Lünener Straße, Lindenallee und Werver Mark sowie zum anderen die vorhandene Nord-Süd-Achse im Zentrum, die eine hohe Verkehrsbedeutung aufweist.

Mit der Befragung wurden die letzte Fahrtquelle, das nächste Fahrtziel, die Lkw-Ladung und der Grund für die Routenwahl erhoben. Die Lkw-Befragung dient der Abschätzung des potenziell verlagerbaren Lkw-Verkehrs und damit verbunden die Einschätzung der möglichen Verringerung der Lärmbelastung. Da die Befragungsergebnisse nur eine Teilmenge der Gesamtfahrten wiedergeben, wurden zudem Verkehrszählungen mittels Seitenradargerät durchgeführt, um anhand dieser die Befragungsergebnisse auf einen Tageswert hochrechnen zu können.

Aufgrund der Corona-Pandemie und des beginnenden Lockdowns Mitte Dezember 2020 musste die letzte Verkehrszählung an der Unnaer Straße kurzfristig abgesagt werden, da die Lkw-Verkehrsmengen nicht mehr repräsentativ gewesen wären. Da der Lockdown bis Ende April 2021 nicht vollständig aufgehoben wurde, konnte die Zählung bis zum aktuellen Zeitpunkt aufgrund der Einschränkungen nicht nachgeholt werden und somit das Lkw-Lenkungskonzept nicht abschließend bearbeitet werden.

Da bereits im Sommer 2021 mit der Bearbeitung der Lärmkarten für den Lärmaktionsplan der 4. Runde begonnen wird, hat sich die Stadt Kamen entschlossen, den Lärmaktionsplan der 3. Runde ohne die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts zu beschließen, um die Pflichtaufgabe juristisch korrekt zu erfüllen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen in die direkt anschließende 4. Runde des Lärmaktionsplans ein.

Maßnahmen

- Aufstellung eines Lkw-Lenkungskonzepts und Einarbeitung in den Lärmaktionsplan der 4. Runde.
- Schrittweise/ gleitende Verkehrsentwicklungsplanung durch die Aktualisierung einzelner Bausteine des Verkehrsentwicklungsplans.
- Fortentwicklung des Straßenkatasters, der einen Überblick über den Zustand aller belasteten Verkehrswege bietet. Hieraus kann abgeleitet werden, wann voraussichtlich eine Deckschichterneuerung bzw. ein grundhafter Ausbau ansteht. Zuständig: Stadt Kamen, auf Landes- und Bundesstraßen in Absprache mit Straßen.NRW.



9.3 Belastungsachsen Straßenverkehr (Pflichtaufgabe 2. und 3. Runde)

9.3.1 A 1 und A 2

Die A 1 und A 2 sind seit 2012 in beiden Fahrtrichtungen dreistreifig ausgebaut. Dabei wurde im Bereich der nördlichen und östlichen Bebauung von Kamen-Mitte ein durchgehender Ring aus Lärmschutzwänden und eine weitere Lärmschutzwand an der A 2 im Bereich südlich des Siedlungsgebiets Kupferberg errichtet. In den Bereichen, wo die Grenzwerte durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden konnten, bestand für die betroffenen Anwohner ein Recht auf passiven Schallschutz und ggf. Entschädigungszahlungen. Damit ist im Sinne des Lärmaktionsplans der Lärmschutz für die bebauten Gebiete entlang der Bundesautobahnen A 1 und A 2 gesichert, da die Lärmvorsorgewerte niedriger liegen, als die im Lärmaktionsplan verwendeten Auslösewerte.

Aus den Lärmkarten gehen jedoch teilweise immer noch hohe Lärmbelastungen hervor. Auffällig sind die Lärmbelastungen in Altenmethler an den Wohngebäuden entlang der Straße Im Winkel, Lindenallee und Straße Altenmethler. Hier werden maximale Fassadenpegel von 70,4/62,9 dB(A) ganztags/ nachts ausgewiesen. Auch im Bereich der Straße Auf dem Berge und der Straße Kupferberg treten nachts vereinzelt Lärmbelastungen >60 dB(A) auf.

Auf den Autobahnen 1 und 2 sind zudem weitere Erhaltungsmaßnahmen geplant, weshalb in diesem Zusammenhang auch der Lärmschutz überprüft wird. Die Wohnbebauungen "Auf dem Berge" und "Kupferberg" werden im letzten ausstehenden Deckenlos der A 2 berücksichtigt.

Auch die Lärmberechnungen nach RLS-90 zeigen im Bereich der Wohnbebauung Auf dem Berge vor allem nachts Lärmbelastungen oberhalb der Lärmsanierungswerte von 57 dB(A). Ganztags werden die Lärmsanierungswerte von 67 dB(A) nicht überschritten. Im Bereich der Wohnbebauung Kupferberg werden die Lärmsanierungswerte von 67/57 dB(A) werden nur nachts vereinzelt überschritten.

Maßnahmen

- Detailuntersuchung zur Überprüfung der bestehenden Lärmschutzwände, um bestehenden Anpassungsbedarf zu ermitteln. Bei positiver Prüfung Mängelbeseitigung. An der A 2 ist eine Erhöhung statischen Gründen nicht möglich und aufgrund der geringen Anzahl an Überschreitungen auf der Immissionsseite als nicht wirtschaftlich anzusehen. Der Bereich Altenmethler hat in der Vergangenheit bereits passiven Lärmschutz erhalten. Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.
- Einzelfallprüfung: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h. Zuständig: Bezirksregierung Arnsberg.
- Einbau eines lärmindernden Asphalts (z. B. Porous Mastix Asphalt PMA) (-5 dB(A)). Zuständig: Autobahn GmbH des Bundes.



9.3.2 B 233 (Münsterstraße – Nordring – Westring – Hochstraße – Unnaer Straße)

Abschnitt Münsterstraße (A 2 – Nordring)

Die Münsterstraße bildet die nördliche Stadteinfahrt. Sie ist mit einer DTV von 13.248 Kfz und einem Lkw-Anteil von 2,5 % tagsüber und 2,9 % nachts belastet. Die Lärmbelastungen der angrenzenden Wohngebäude sind jedoch eher gering und überschreiten nur nachts den Auslösewert von 55 dB(A). Ganztags überschreitet lediglich ein Gebäude den Auslösewert von 65 dB(A). Die maximale Lärmbelastung erreicht ganztags 65,9 dB(A) und nachts 57,4 dB(A).

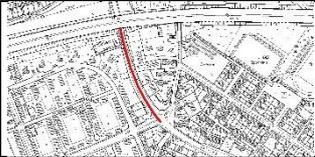
Die Straße hat eine Breite von mehr als 17 m und im Knotenpunktbereich sind bis zu drei Fahrstreifen je Richtung markiert. Auf der Münsterstraße ist die Südwestseite mit einem schmalen Gehweg ausgebaut. Der Gehweg endet jedoch vor der Autobahnbrücke. Auf der Nordostseite befindet sich ein Mehrzweckstreifen, der als Gehweg mitgenutzt wird.

Der Knotenpunkt Nordring/ Ostring ist großzügig ausgebaut und nicht vollständig fußgänger- und fahrradfreundlich gestaltet. Eine verbesserte Situation ergibt sich mittlerweile durch die erfolgte Sanierung des Nordrings (Kombination aus Fahrradweg/ Schutzstreifen auf dem Nordring zwischen Stormstraße und Kreuzung mit Ostring/ Münsterstraße). Lange Umlaufzeiten an den Signalanlagen erschweren zudem den Übergang. Asphaltierte Dreiecks- und Mittellinseln unterstützen den anonymen Charakter des Straßenraums. Hier besteht mittel- bis langfristig Gestaltungsspielraum, die Situation für den nicht motorisierten Individualverkehr zu verbessern.

Bei den belasteten Gebäuden handelt es sich um vier- bis fünfgeschossige Mehrfamilienhäuser mit Balkonen zur Straße. Die Wohnblöcke sind durch Grünflächen und Parkplätze vom Straßenraum getrennt. Eine kleine Höhenstufe und eine Baumreihe sorgen für eine topografische und optische Trennung zwischen Straßenraum und Wohngebiet.



Tab. 9.1: Rahmenbedingungen B 233 Münsterstraße (A 2 – Nordring)

		B 233 Münsterstraße (A 2 - Nordring)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		A 2	Nordring	13.248	2,5/2,9	50	65,9	57,4
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Im Knotenpunktbereich Nordring/ Ostring/ Münsterstraße/ Friedhofstraße vierstreifig, sonst zweistreifig, Sperrfläche markiert, beidseitig Mehrzweckstreifen, gesamte Fahrbahnbreite 12,00 m, keine wesentlichen Fahrbahnschäden						
	Nebenanlagen	Gehweg nur auf der Südwestseite. Auf der Nordostseite keine Nebenanlagen. Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse						
ÖPNV		Keine Bushaltestelle						
Realnutzung		Wohnen						
Baustruktur Wohnbebauung		5-geschossige Mehrfamilienhäuser. Grünflächen und Parkplätze schaffen Abstand zur Straße						
								
Münsterstraße Blick Richtung Autobahnbrücke		Belastete Mehrfamilienhäuser		Blick auf die Münsterstraße				

Maßnahmen

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr auf der Münsterstraße und am Knotenpunkt Nordring/ Ostring durch eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn (z. B. Schutzstreifen) oder die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs. Darüber hinaus sollten Aufstellbereiche im Knotenpunkt Ostring/ Nordring markiert werden. Zuständig: Straßen.NRW
- Ausbau der Sperrfläche im Kurvenbereich mit Borden als Grünfläche. Durch die Fahrbahnverengung wird eine vorsichtige Fahrweise hervorgerufen und damit das Geschwindigkeitsniveau gesenkt. Zuständig: Straßen.NRW.
- Empfehlung für private Maßnahmen: Verglasung der zur Straße ausgerichteten Balkone.

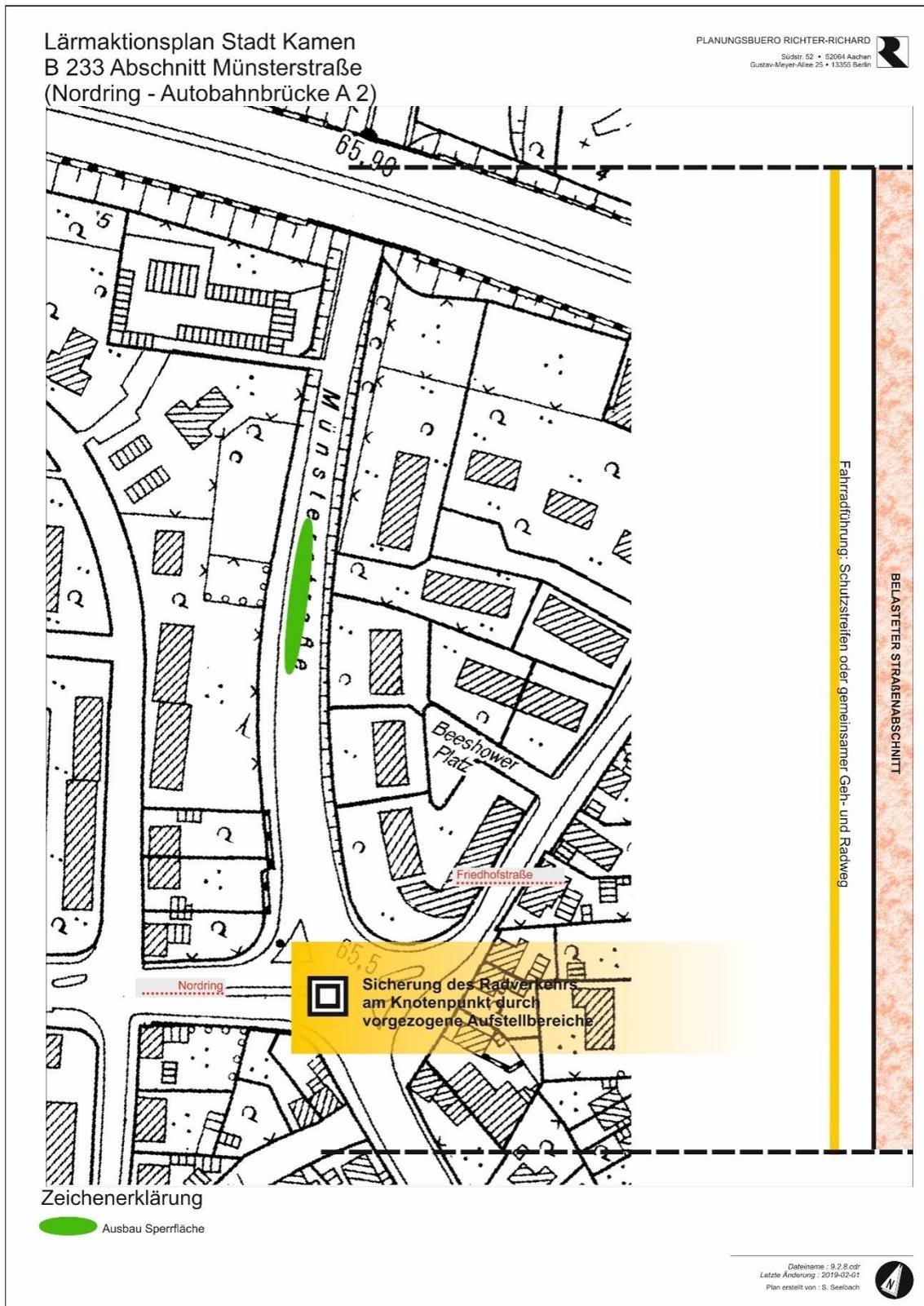


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht B 233 Münsterstraße (A 2 – Nordring)



Abschnitt Nordring – Westring (Ostring – Lünener Straße)

Nordring und Westring bilden die äußere, innenstadtnahe Ringerschließung und sind mit einer DTV von 12.930 bzw. 18.704 Kfz und einem Lkw-Anteil von 3,7 % bzw. 2,9 % tagsüber und 4,3 % bzw. 3,4 % nachts belastet. Die Lärmbelastungen erreichen auf dem Westring nur an einem Gebäude Fassadenpegel >60/ 70 dB(A) nachts/ ganztags. Auf dem Nordring liegen die Pegel dagegen sogar häufiger oberhalb der 70/60 dB(A)-Schwelle für besonders hohe Lärmbelastungen (zwischen Grimmstraße und Fritz-Erler-Straße). Die maximalen Fassadenpegel betragen hier 70,2/ 61,4 dB(A) ganztags/ nachts.

Die Fahrbahn ist zweistreifig, mit beidseitig angelegten Radfahrstreifen. Die gesamte Fahrbahnbreite beträgt 12,20 m. Im Knotenpunkt B 233/ B 61 (Nordring/ Ostring/ Münsterstraße/ Friedhofstraße) weitet sich die Fahrbahn um einen Linksabbiegefahrstreifen in die Münsterstraße und einen Rechtsabbiegefahrstreifen in den Ostring auf. Gleichzeitig nimmt die Breite des Mehrzweckstreifens in Richtung Knotenpunkt auf >3,00 m zu. Der Zustand der Fahrbahndecke ist vor allem auf dem Nordring erneuerungsbedürftig, da die Deckschicht stark beschädigt und von Ausbrüchen durchsetzt ist.

Der Radverkehr nutzt die beidseitig markierten Radfahrstreifen. Nur auf der Südseite des Nordrings wird der Radverkehr auf einem kurzen Abschnitt (zwischen Knotenpunkt Nordring/ Ostring und der Straße Reckhof) auf dem Gehweg geführt (als getrennter Geh-/Radweg ausgewiesen). Dies führt im Haltestellenbereich zu Konflikten. Auf dem gleichen Abschnitt verläuft ein Mehrzweckstreifen, der ohne explizite Freigabe durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Auf dem Nordring ist auf der Nordwestseite Höhe Einmündung Bogenstraße ein getrennter Geh-/ Radweg ausgewiesen. Diese Ausweisung ist nicht zulässig.

Auf der Belastungsachse befinden sich die Haltestellen Nordring, Körnerstraße und Westring. Die Haltestelle Westring wird nur zeitweilig bedient (Schulbusse). Die Haltestellen Körnerstraße und Nordwall sind durch die RegioBusse R 12, R 81 und einem TaxiBus erschlossen. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut.

Die Baustruktur ist größtenteils von vier- bis fünfgeschossigen Mehrfamilienhäusern geprägt. Die Zeilenbebauung ist rechtwinklig zur Straße ausgerichtet. Zwischen den Mehrfamilienhäusern befinden sich Grünflächen und Vorgärten im Abschnitt zwischen Lünener Straße und Grimmstraße.

Die Lichtsignalanlagen in den Knotenpunkt Westring/ Straße Auf dem Spiek/ Stormstraße und Lünener Straße/ Hochstraße/ Westring wurden bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans der 1. Runde optimiert und baulich erneuert (Markierung für Fußgänger und Radfahrer). Um die Nord-Süd-Verbindung im Bereich Fritz-Erler-Straße/ Straße Reckhof und Grimmstraße/ Körnerstraße zu sichern, sind hier Fußgängerüberwege angelegt. Der Knotenpunkt Lünener Straße/ Hochstraße/ Westring bildet einen Unfallschwerpunkt.

Eine große Chance zur Lärminderung bietet der geplante Straßenumbau des Nordrings im Jahr 2019, der die unter Kapitel 8. aufgeführten Maßnahmen beinhaltet. Mit Umsetzung der umfangreichen Straßenumbaumaßnahmen ist der Handlungsspielraum auf dem Nordring zur Lärminderung nahezu vollständig ausgeschöpft.

Die Sanierung des Westrings ist abgeschlossen. Zusammen mit der Optimierung der LSA konnte auf dem Westring eine Lärminderung von -3,5 dB(A) erreicht werden und damit ein Großteil der belasteten Gebäude unter die Auslösewerte gebracht werden.



Der Umbau des Nordrings wurde während der Aufstellung des Lärmaktionsplans 2020 abgeschlossen: neue Asphaltdecke, zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder 50 km/h, veränderter Straßenquerschnitt, separate Fahrradföhrung, Randbepflanzung mit insgesamt 19 Laubbäumen.

Tab. 9.2: Rahmenbedingungen B 233 Nordring – Westring (Ostring bis Lünener Straße)

		B 233 Nordring – Westring (Ostring bis Lünener Straße)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis			L _{den}	L _{night}	
		Ostring	Stormstraße	12.930	3,7/4,3	50	70,2	61,4
		Stormstraße	Lünener Straße	18.704	2,9/3,4		70,1	61,1
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahn an Knotenpunkten (Lünener Straße, Münsterstraße) bis zu vier Fahrstreifen (sonst zweistreifig). Fahrbahnbreite ca. 11,20 m. Beidseitige Radfahrstreifen markiert. Mehrzweckstreifen am südlichen Fahrbahnrand wird zwischen Kämerstraße und Bogenstraße als Parkstreifen genutzt (>3,00 m breit). Drei Mittelinseln, eine Höhe Körnerstraße und zwei im Bereich Kämerstraße. Die Fahrbahn ist auf beiden Abschnitten sanierungsbedürftig.						
	Nebenanlagen	Gehwege größtenteils asphaltiert. Straßenraum wirkt daher eintönig. Auf einem kurzen Abschnitt (zwischen Kämerstraße und Bogenstraße) werden Radfahrer auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg geführt. Kein Netzanschluss der Radverkehrsanlagen im Ostring						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Laut Unfallkommission Kreis Unna (2018) befindet sich eine Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Westring/ Lünener Straße/ Hochstraße						
ÖPNV		Westring: Bushaltestelle Westring: Linie mit zeitweiliger Bedienung, Nordring: Bushaltestelle Körnerstraße, Nordring: Linien S 80 und R 81						
Realnutzung		Wohnen						
Baustruktur Wohnbebauung		Größtenteils Mehrfamilienhäuser mit bis zu fünf Geschossen, teilweise rechtwinklig zur Straße angeordnet, anonymer Charakter aufgrund der Bebauungsstruktur (zur Straße abgewandt), Lücken zwischen den Gebäuden größtenteils durch Mauern geschlossen						
								
Nordring nach dem zwischenzeitlichen Umbau		Nordring nach dem zwischenzeitlichen Umbau		Nordring nach dem zwischenzeitlichen Umbau				

Abschnitt Hochstraße (Höhe L 663 Dortmunder Allee/ Heererener Straße)

Die Hochstraße als überregionale Verbindungsachse hat aufgrund ihrer Funktion als Autobahzubringer eine DTV von 30.168 Kfz und einen Lkw-Anteil von 4,5 % tagsüber und 5,3 % nachts. Die Lärmbelastung überschreitet ganztags den Auslösewert von 65 dB(A) nicht. Nachts beträgt der maximale Fassadenpegel 56,2 dB(A).

Die vierstreifig ausgebaute Hochstraße ist durchgängig mit Lärmschutzwänden versehen und verläuft südlich der Alten Unnaer Straße überwiegend durch ausgewiesene Industrie- und Gewerbegebiete. Ab Südkamener Straße grenzen in Richtung Nordwesten vermehrt Misch- und Wohngebiete an die Hochstraße.

Bereits in der 1. Runde des Lärmaktionsplans wurde erkannt, dass auf der Hochstraße der kommunale Handlungsspielraum zur Lärmreduzierung begrenzt ist. Maßnahmen, wie zum Beispiel die Verlagerung von Kfz-Verkehren, scheiden aus. Dennoch eröffnet sich durch die geplante Fahrbahnsanierung die Möglichkeit, durch den Einbau eines lärmreduzierenden Asphalts den Lärmpegel deutlich zu senken. Nach Aussage von Straßen.NRW ist jedoch der Einbau eines lärmreduzierenden Asphalts wirtschaftlich nicht vertretbar und die Hochstraße soll mit Splittmastix 0/11 saniert werden, der keine Lärmreduzierung bewirkt.

Um dem Lärmschutz gerecht zu werden, wäre anstelle einer pauschalen Ablehnung eine differenziertere Betrachtung und Abwägung des Straßenbaulastträgers zu wünschen. So eignet sich zwar nicht jeder lärmreduzierende Asphalt für Brückenbauwerke, doch bietet sich möglicherweise der von Straßen.NRW auf Brückenbauwerken wie auf Streckenabschnitten bereits mehrfach eingesetzte Porous Mastic Asphalt (PMA) an. Die Sanierung der Hochstraße bietet für die Stadt Kamen die große Chance, den Verkehrslärm wirksam zu reduzieren, und für den Straßenbaulastträger die Möglichkeit, auf aufwändige Lärmsanierungsmaßnahmen zu verzichten.

Insbesondere für den Fall, dass kein PMA eingebaut wird, ist zu prüfen, ob eine dauerhafte und verbesserte Lärmreduzierung für die angrenzende Wohnbebauung durch eine Verlängerung und ggf. Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand an der westlichen Straßenseite auf dem Abschnitt Heererener Straße bis Kreuzung/ Rampe Unnaer Straße erreicht werden kann.

Maßnahmen

- Prüfung: Einbau eines hochlärmreduzierenden Asphalts (PMA) im Zuge der Fahrbahnsanierung (-5 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Aufgrund der zum Teil hohen Lärmbelastung ist eine Erweiterung des Lärmschutzes (Verlängerung und Erhöhung Lärmschutzwand, Westseite) zu prüfen. Zuständig: Straßen.NRW.

Erläuterung

Durch die Fahrbahnsanierung werden Unebenheiten in der Fahrbahnoberfläche, die erhebliche Geräuschemission verursachen (z. B. Dehnungsfugen) beseitigt und damit der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm deutlich reduziert.



9.3.3 L 654 Lünener Straße (Töddinghauser Weg – Westring)

Die Lünener Straße als Teil der L 654 quert das nördliche Kamener Stadtgebiet und verbindet Kamen mit Lünen im Nordwesten und Hamm im Nordosten. Die Lünener Straße ist mit einer DTV von 15.146 Kfz und einem Lkw-Anteil von 3,7 % tagsüber und 4,3 % nachts vergleichsweise stark belastet.

Die angrenzenden Wohngebäude sind nahezu durchgängig mit Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Die maximalen Fassadenpegel liegen bei 71,9 bzw. 61,0 dB(A) ganztags/ nachts. Besonders starke Belastungen mit Pegeln >60 dB(A) bzw. >70 dB(A) sind vor allem ganztags verbreitet. Nachts sind nur sieben Wohngebäude über 60 dB(A) belastet.

Die Fahrbahn ist zweistreifig ausgebaut und weist keine wesentlichen Schäden auf. Für den Radverkehr sind beidseitig Schutzstreifen markiert. Die Nebenanlagen sind im Gegensatz dazu sanierungsbedürftig, da sie aufgrund von wiederholten Leitungsarbeiten "flickenhaft" sind.

Die Haltestellen Zum Streb und Technopark werden nur zeitweilig durch den ÖPNV bedient. Sie entsprechen nicht den aktuellen Ausbaustandards (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Barrierefreiheit).

Die Nutzungsstruktur ist sehr gemischt. Während im Südosten Einzelhandels- und Gewerbestandorte (z. B. Technopark) dominieren, nimmt die Wohnnutzung stadtauswärts zu. Die Wohnbebauung besteht überwiegend aus ein- bis zweigeschossigen Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern und lockert stadtauswärts zunehmend auf. Vorgärten schaffen Abstand zur Straße.

Die Stadt Kamen hat aus der 1. Runde des Lärmaktionsplans lärmindernde Maßnahmen wie die Anlage von Schutzstreifen, den Einbau von Querungssicherungen und den Einsatz von Dialog-Displays umgesetzt. Die Einrichtung einer weiteren Querungssicherung auf der Verbindungssachse Hilsingstraße/ Töddinghauser Straße ist geplant. Um die nächtliche Lärmbelastung zu reduzieren, wurde zusätzlich die Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots vorgeschlagen. Dieser Prüfauftrag wurde in der 2. Runde bereits aufrechterhalten und soll auch im Rahmen des Lärmaktionsplans 3. Runde weiterhin bestehen bleiben.

Aufgrund der bereits umfangreich erfolgten Umsetzung von Maßnahmen ist der Handlungsspielraum für diesen Abschnitt begrenzt.

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen L 654 Lünener Straße (Töddinghauser Straße – Westring)

		L 654 Lünener Straße (Töddinghauser Straße - Westring)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis			L _{den}	L _{night}	
		Töddinghauser Str.	Westring	15.146	3,7/4,3	50 tags 30 nachts	71,9	61,0
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahnbreite 8,50 m ohne wesentliche Mängel, drei symmetrische Querungssicherungen als Mittelinseln, LSA am Knotenpunkt Hochstraße/ Lünener Straße/ Westring und Herbert-Wehner-Straße, beidseitig Schutzstreifen von Weddinghofer Straße bis Ortsausgang.						
	Nebenanlagen	Gemeinsamer Geh-/ Radweg bis Weddinghofer Straße, Gehwege aus unterschiedlichen Materialien (Asphalt, Betonplatten), Asphaltdecke "flickenhaft"						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Laut Unfallkommission Kreis Unna (2018) befindet sich eine Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Lünener Straße/ Hochstraße/ Westring						
ÖPNV		Haltestellen: Lünener Straße West, Abzw. Lünener Höhe, Zum Streb, Technopark. Stadtbuslinie C 21 zwischen Haltestelle Abzweig Lünener Straße und Lünener Straße (West) sowie die Buslinien 122, 187 und 188 (Schülerverkehr)			Ausbau entspricht nicht den aktuellen Standards			
Realnutzung		Überwiegend Wohnnutzung mit Gewerbe- und Einzelhandelsflächen im Südosten gemischte Nutzung und Gewerbegebiete						
Baustruktur Wohnbebauung		2- bis 3-geschossige Wohnbebauung, heterogene Baustruktur, Einzel- Doppel- und Reihenhäuser, Vorgärten schaffen Abstand zur Straße, lockere Bebauung						
								
Gemeinsamer Geh-/Radweg		Blinkendes Tempo-30 Schild		Führung des Schutzstreifens				

Auf dem Abschnitt zwischen Ortseingang und dem Knotenpunkt Westring/ Lünener Straße wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts bereits von 50 auf 30 km/h reduziert. In der Lärmkartierung wurde jedoch der Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Westring/ Lünener Straße und Barbarastraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und nicht 30 km/h berechnet, so dass die Pegel auf diesem Streckenabschnitt um 2,4 dB(A) reduziert werden können. Da die maximalen Fassadenpegel auf dem hinteren Streckenabschnitt zwischen der Lünener Straße, Haus Nr. 139, und der Lünener Straße, Haus Nr. 149, zu finden sind, hat diese Nicht-Beachtung in der Lärmkartierung keine Auswirkungen auf die angegebenen maximalen Fassadenpunkte in Tabelle 9.4.

Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit erarbeiten. Denkbar wäre zunächst der Einsatz eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um belastbare Zahlen zur Anzahl und Höhe der Überschreitung zu erhalten.



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot auf der Lünener Straße zwischen Ortseingang Kamen und Westring in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben (ca. -3,0 dB(A)). Maßnahme sollte bei der Erstellung des Lkw-Lenkungskonzepts berücksichtigt werden. Zuständig: Stadt Kamen.
- Umgestaltung der Nebenanlagen im Rahmen einer kurz- bis mittelfristigen Sanierung mit Baumbeeten, um die Fahrbahn optisch einzuengen und damit eine Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu erzielen. Zuständig: Stadt Kamen/ Straßen.NRW.

Erläuterung

Durch die Einführung eines nächtlichen Lkw-Verbots können die Lärmbelastungen im Nachtzeitraum unter 60 dB(A) gebracht werden. Die hohen Lärmbelastungen sind hierdurch aufgehoben. In vielen Gebäuden würden die Auslösewerte sogar unterschritten. Die Maßnahme "Nächtliches Lkw-Verbot" wird durch einen entsprechenden Beschluss im Fachausschuss der Stadt Kamen vom 28. November 2019 gefordert und unterstützt.

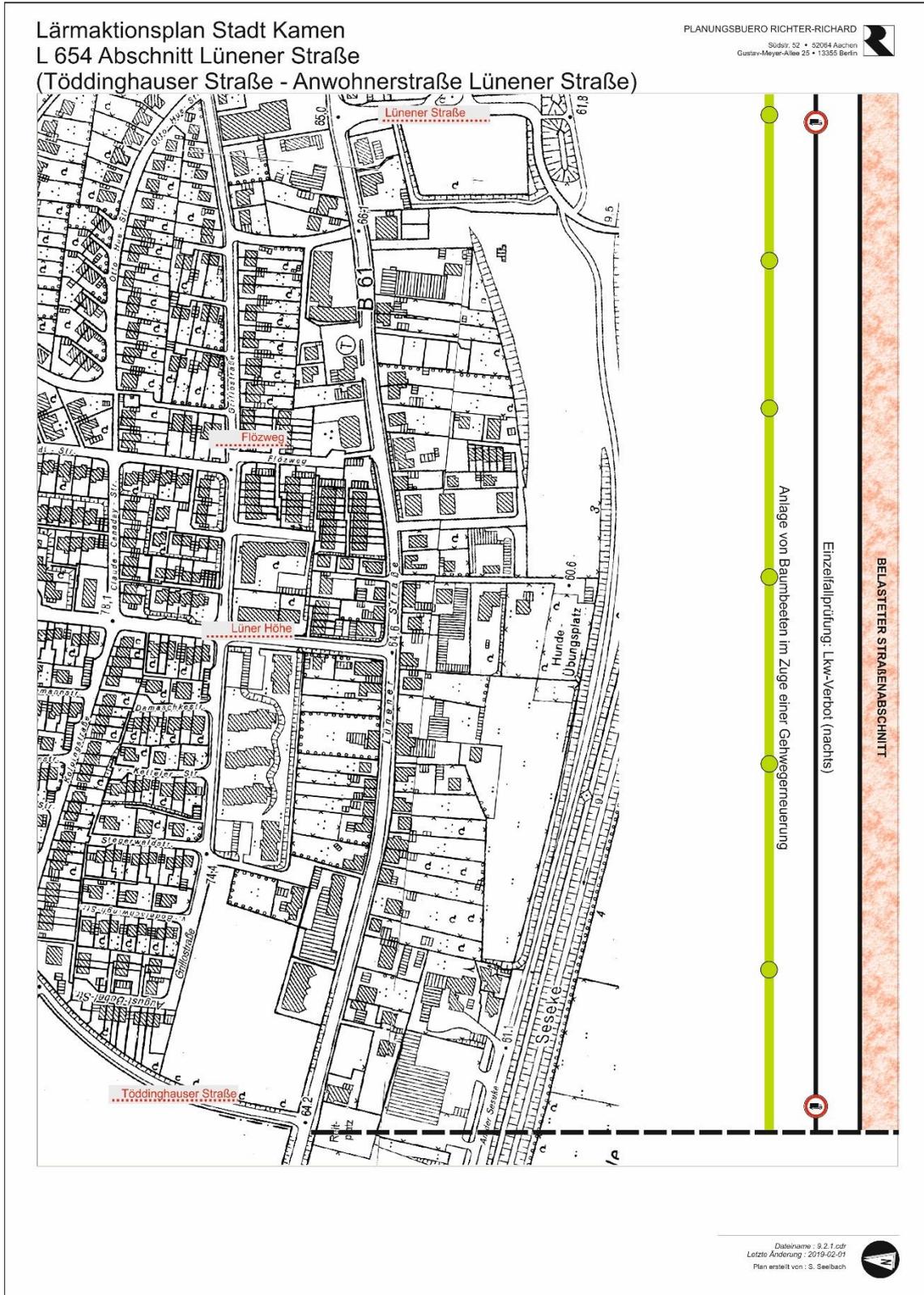


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht L 654 Lünener Straße (Töddinghauser Str. – Anwohnerstraße Lünener Str.)

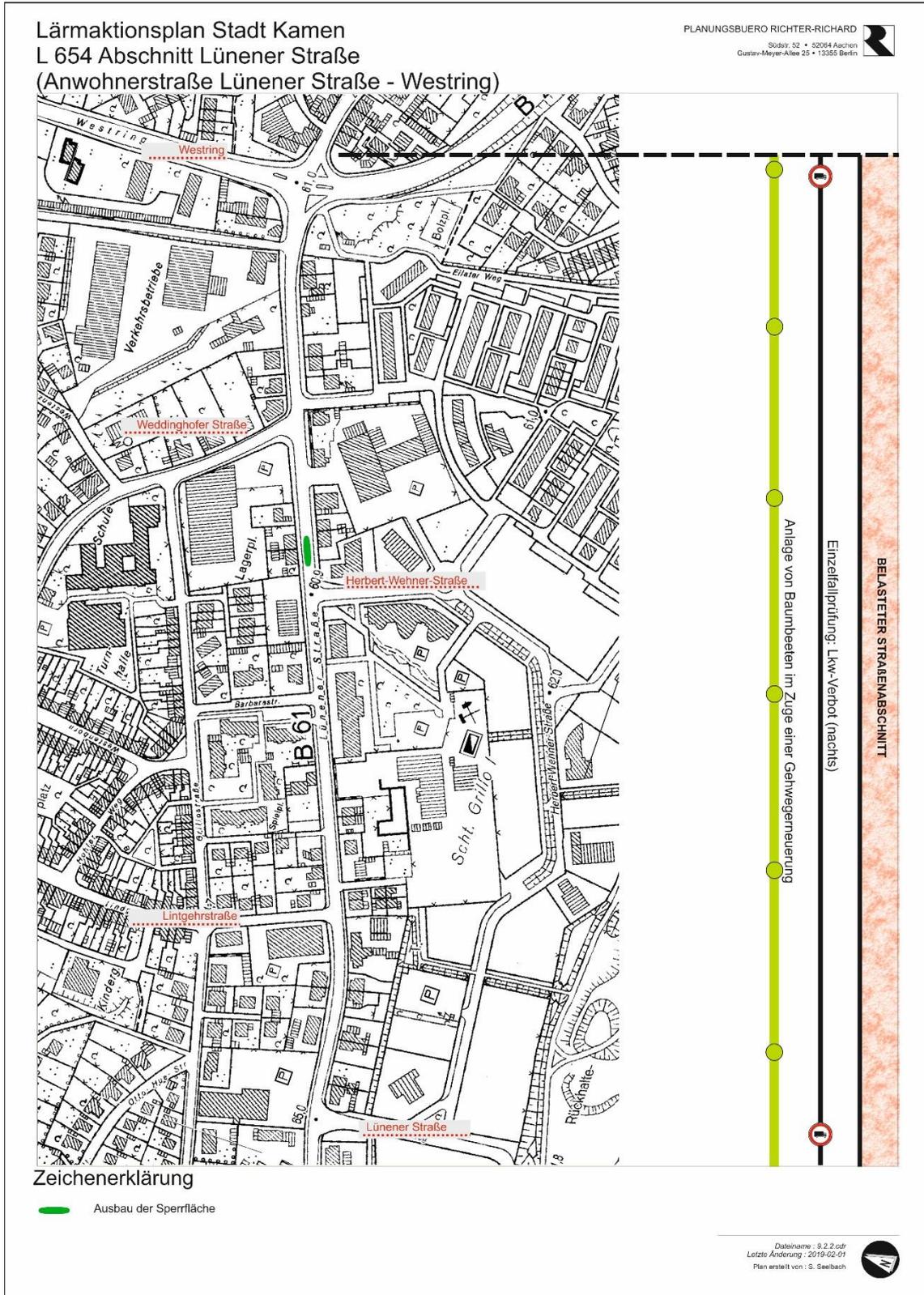


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht L 654 Lünener Straße (Anwohnerstraße Lünener Str. – Westring)

9.3.4 L 665 Werver Mark (nördlicher Ortseingang – Mühlhauser Straße)

Die L 665 verbindet Heeren-Werve mit Unna. Sie ist mit einer DTV von 11.264 Kfz und einem Lkw-Anteil von 4,9 % tagsüber und 5,4 % nachts belastet. Die hohen Belastungen resultieren unter anderem aus der Autobahnzubringerfunktion der L 665 für die A 2.

Die Belastungsachse betrifft nur den kurzen Abschnitt zwischen dem nördlichen Ortseingang und dem Kreisverkehr Werver Mark/ Mühlhauser Straße. Die maximalen Fassadenpegel erreichen auf diesem Abschnitt 70,1/61,0 dB(A). Hierbei handelt es sich jedoch nachts nur um fünf Wohngebäude sowie um ein Wohngebäude ganztags, die sogar die besonders hohen Pegel von 60/70 dB(A) überschreiten.

Die Fahrbahn ist zweistreifig und mit Parkbuchten zwischen Baumbeten ausgebaut und in einem guten Zustand. Beidseitig verlaufen getrennte Geh- und Radwege. Querungsmöglichkeiten befinden sich an den Kreisverkehren sowie Höhe Werver Mark, Haus Nr. 146. Hier ist eine Mittelinsel zur Querungssicherung ausgebaut. Die Bushaltestelle Lenningser Straße ist mit zwei RegioBussen und einer Stadtlinie an den ÖPNV angebunden.

Tab. 9.4: Rahmenbedingungen L 665 Werver Mark (nördlicher Ortseingang – Mühlhauser Straße)

		L 665 Werver Mark (nördlicher Ortseingang – Mühlhauser Straße)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Nördl. Ortseingang	Mühlhauser Straße	11.264	4,9/5,4	50	70,1	61,0
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Fahrbahn zweistreifig, Kreisverkehre Heerener Straße/ Werver Mark/ Hammer Straße und Werver Mark/ Mühlhauser Straße/ Südfeld, Mittelinsel als Querungssicherung Höhe Haus Nr. 146						
	Nebenanlagen	Parkbuchten abschnittsweise durch Baumbete unterbrochen. Beidseitig angelegte getrennte Geh-/ Radwege						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse.						
ÖPNV		Haltestelle Lenningser Straße: Mit den RegioBussen R 53 und R 92 und der Stadtlinie C 95 (verkehrt im Taktverkehr) angebunden. Haltestelle als Buskap mit Wetterchutz und Sitzgelegenheiten ausgebaut						
Realnutzung		Mischnutzung (Wohnen, Tankstelle, Imbiss, Grünflächen)						
Baustruktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Einfamilienhäuser, lockere Bebauung						
								
Querungssicherung Werver Mark		Werver Mark: Blick nach Südwesten		Werver Mark				



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags zwischen dem nördlichen Ortseingang und dem Kreisverkehr Werver Mark/ Mühlhausener Straße (-2,4 dB(A)). Zuständig: Stadt Kamen.
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben (ca. -2,5 dB(A)). Zuständig: Stadt Kamen.

Erläuterung

Straßenbauliche Maßnahmen bilden aufgrund des guten Zustands von Fahrbahn und Nebenanlagen kurz- bis mittelfristig keinen Ansatzpunkt zur Lärminderung. Daher bleiben nur verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung. Um die Lärmproblematik vollständig zu lösen, müsste eine Lärminderung von 5,1/6,0 dB(A) ganztags/ nachts erreicht werden. Die beiden angeführten Maßnahmen bewirken jedoch nur eine Lärminderung von ca. 4,9 dB(A), so dass die Umsetzung alternativlos und deshalb im Grunde unverzichtbar ist.

Die Maßnahme "Nächtliches Lkw-Verbot" wird durch einen entsprechenden Beschluss im Fachausschuss der Stadt Kamen vom 28. November 2019 gefordert und unterstützt.



Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht L 665 Werver Mark (Heerener Straße – Mühlhauser Straße)



9.3.5 L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg)

Die Wasserkurler Straße verläuft durch den Stadtteil Methler im Westen der Stadt Kamen. Sie verbindet die Ortslagen Westick und Wasserkurl und ist mit einer DTV von 9.258 Kfz und einem Lkw-Anteil von 2,2 % tagsüber und 2,5 % nachts belastet.

Die Lärmbelastungen bewegen sich ganztags ausschließlich im Pegelband 65-70 dB(A) sowie nachts im Pegelband 55-60 dB(A). Die Maximalpegel liegen bei 68,2/59,1 dB(A) ganztags/nachts.

Die Wasserkurler Straße ist zweistreifig ausgebaut. Zwischen Ahornweg und Wasserkurler Straße, Haus Nr. 44, verläuft auf der Südwestseite ein durchgängiger Parkstreifen. Die Fahrbahnbreite beträgt 9,50 m mit zwei Querungssicherungen als Mittelinseln (Lage siehe Tabelle 9.6). Die Fahrbahndecke weist Schäden auf (Nähte, Risse, Verdrückungen und Aufwölbungen). Auch die Nebenanlagen (größtenteils Asphalt) bedürfen mittelfristig einer Erneuerung. Insgesamt ist der Straßenraum kaum begrünt und bietet nur wenig Aufenthaltsqualität. Die schmalen Gehwege lassen eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nicht zu, so dass der Fahrradverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Die Haltestelle Waldstraße wird bedient durch eine Stadtlinie und ein RegioBus im Taktverkehr. Die Bushaltestelle besitzt keinen Wetterschutz oder Sitzmöglichkeiten, die Aufstellfläche ist sehr klein.

Die Wasserkurler Straße wird nahezu durchgängig von Wohnbebauung begleitet. Neben zwei kleineren Grünflächen grenzt nur im äußersten Südwesten eine Ackerfläche an den Straßenraum. Die Baustruktur setzt sich aus ein- bis zweigeschossigen Wohngebäuden zusammen. Vereinzelt schaffen kleine Vorgärten Abstand zur Straße.



Tab. 9.5: Rahmenbedingungen L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg)

		L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße - Jägerweg)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Schimmelstraße	Jägerweg	9.258	2,2/2,5	50	68,2	59,1
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	2-streifige Fahrbahn, Fahrbahndecke in erneuerungsbedürftigem Zustand, Park-/ Standstreifen auf der Südwestseite zwischen Ahornweg und Wasserkurler Straße, Haus Nr. 44, Querungssicherung Höhe Einmündung Schimmelstraße und Einmündung Waldstraße			Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn			
	Nebenanlagen	Schmale und sanierungsbedürftige Gehwege aus unterschiedlichen Materialien, vereinzelt vorgezogene Seitenräume mit Baumbeeten						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse						
ÖPNV		Bushaltestelle Waldstraße: Buslinien C 24, R 54, 119, 186, 188, 189, Haltestellen Waldstraße auf der Südwestseite ohne Wetterschutz						
Realnutzung		Zwischen Schimmelstraße und Ackerstraße punktuell Gewerbe. Zwischen Ackerstraße und Jägerweg dominiert Wohnnutzung. Vereinzelt grenzen auch Acker- und Freiflächen an die Wasserkurler Straße						
Baustruktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Einzel- und Reihenhäuser, lockere und niedrige Bebauung, Vorgärten schaffen Abstand zur Straße.						
								
Radverkehr als Mischverkehr		Fahrbahn und Nebenanlagen		Wasserkurler Str.: Blick Richtung Südwesten				



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Schimmelstraße und Hohes Feld (-2,4 dB(A)). Zuständig: Stadt Kamen. Prüfung Beibehaltung im Bereich Kindergarten nach Deckschichterneuerung.
- Einrichtung von Dialog-Displays Höhe Einmündung Schimmelstraße zur Unterstützung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Gefälleabschnitt. Zuständig: Stadt Kamen.
- Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zur Förderung des Radverkehrs: Markierung von Schutzstreifen (wenn möglich beidseitig), sonst auf der Nordostseite. Nach einer Vorprüfung erscheint diese Maßnahme möglich. Zuständig: Stadt Kamen.
- Unterbrechung des südwestlich verlaufenden Parkstreifens durch vorgezogene Seitenräume und Begrünung mit Bäumen (spätestens im Zuge der Erneuerung der Gehwege. Zuständig: Stadt Kamen.
- Einbau einer weiteren Querungssicherung zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zwischen Ahornweg und Ackerstraße. Der genaue Standort bleibt zu überprüfen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Bei Erneuerung der Deckschicht: Einbau eines lärmindernden Asphalts (-3 dB(A)). In diesem Zusammenhang kann eine Neuaufteilung des Straßenraums erfolgen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfung: Aufwertung/ Ausbau der Haltestelle Waldstraße zur Förderung des ÖPNV und zur Sicherung der Inklusion. Zuständig: Straßen.NRW.

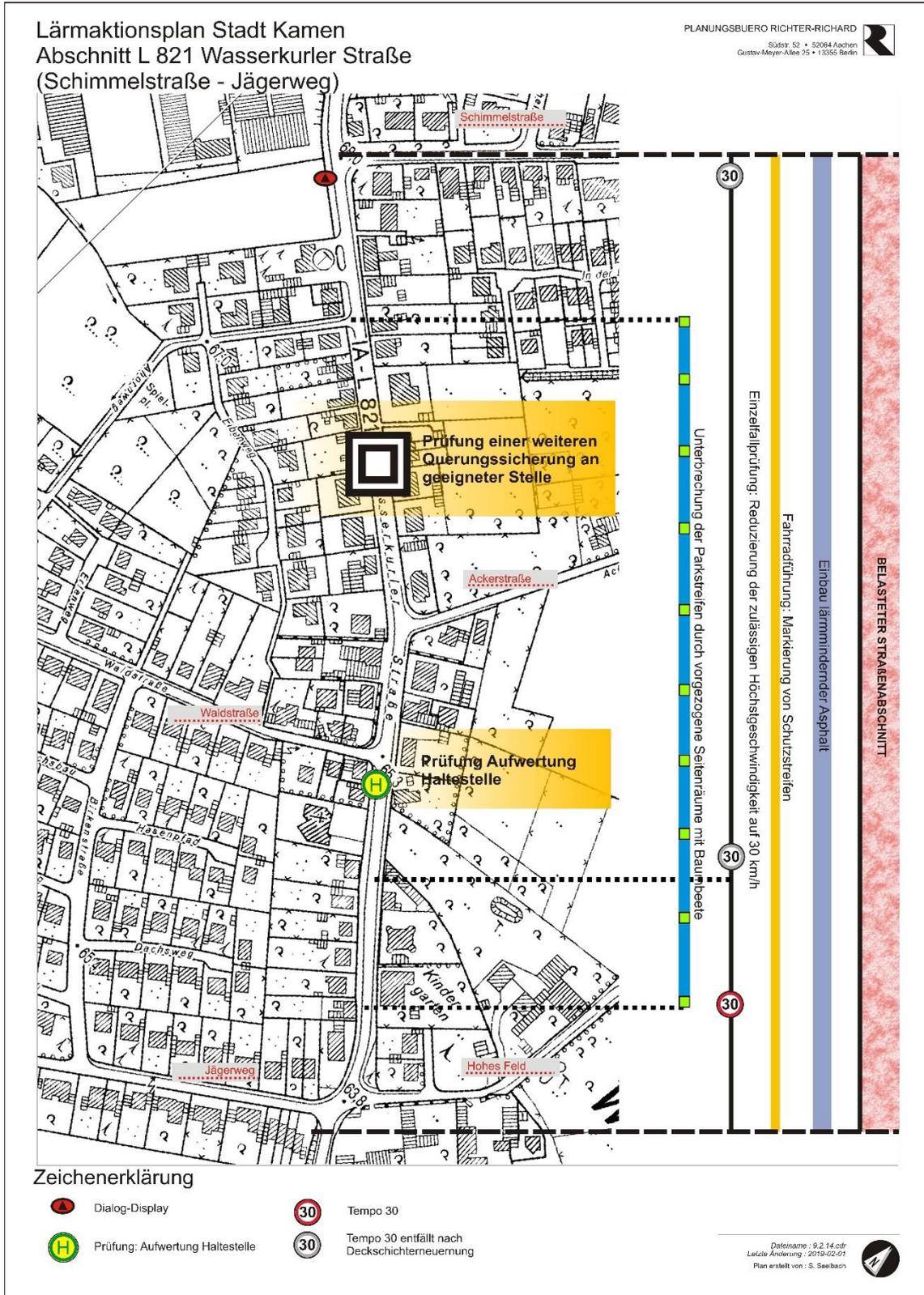


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht L 821 Wasserkurler Straße (Schimmelstraße – Jägerweg)



9.4 Belastungsachsen Straßenverkehr (freiwillige Leistung 2. und 3. Runde)

9.4.1 L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg)

Die Hammer Straße verbindet Kamen mit Hamm. Sie ist mit einer DTV von 6.012 Kfz und einem Lkw-Anteil von 2,1 % tagsüber und 2,7 % nachts belastet.

Die belasteten Gebäude mit empfindlichen Nutzungen befinden sich zwischen Ostring und Klöcknerbahnweg. Die Fassadenpegel betragen maximal 65,5/58,6 dB(A) ganztags/ nachts (Lärmpegel nach RLS-90). Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der dreistreifige, vorfahrtsregelte Knotenpunkt Ostring/ Hammer Straße ist auf die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr ausgelegt und bietet daher keine optimalen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. In Richtung Ortsausgang ist die Fahrbahn bis zur Einmündung Hüchtweg dreistreifig ausgebaut. Zwischen Knotenpunkt Hammer Straße/ Ostring und der Einmündung Königsberger Straße befindet sich zusätzlich ein begrünter Fahrbahnteiler, der als Querungssicherung dient. Weiter nordöstlich sind Linksabbiegefahrstreifen in die Königsberger Straße und in den Hüchtweg markiert. Anschließend setzt sich die Fahrbahn in Richtung Hamm zweistreifig fort. Sie ist mit ca. 10,50 m sehr breit. Die Fahrbahndecke ist zwischen Knotenpunkt Ostring/ Hammer Straße und Danziger Straße von Rissen und Ausbrüchen durchsetzt (teilweise liegt die darunterliegende, ehemalige Pflasterdecke frei). Mittel- bis Langfristig ist eine Sanierung notwendig. Auch die Nebenanlagen sind sanierungsbedürftig und werden teilweise unzulässig zum Parken genutzt (z. B. auf den Grünstreifen).

Auf der Südostseite verläuft zwischen Knotenpunkt Hammer Straße/ Ostring und Danziger Straße ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Dieser endet am Ortsausgang. Auf der Nordwestseite ist keine Radverkehrsführung vorhanden. Problematisch ist die Radverkehrsführung daher besonders auf der Nordwestseite.

Außer dem begehbaren Fahrbahnteiler gibt es keine weiteren Querungssicherungen. Dies ist insbesondere im Bereich Klöcknerbahnweg kritisch zu sehen, da der Klöcknerbahnweg ein beliebter Radweg ist. Querungen werden auch deshalb erschwert, weil im Bereich des Mittelstreifens die Fahrbahn auf der Nordwestseite eine Breite von 7,00 m erreicht.

Es überwiegen zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude in geschlossener Bebauung. Die Einzel- und Reihenhäuser reichen teilweise direkt an den Straßenraum heran, vereinzelt schaffen Vorgärten Abstand zur Straße. Auf der Südostseite finden sich nördlich der Königsberger Straße viergeschossige Mehrfamilienhäuser.



Tab. 9.6: Rahmenbedingungen L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg)

		L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{R,Tag}	L _{R,Nacht}
		Ostring	Klöcknerbahnweg	6.012	2,1/2,7	50	65,5	58,6
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Dreistreifige Fahrbahn in sanierungsbedürftigem Zustand zwischen Knotenpunkt Hammer Straße/ Ostring und Einmündung Hüchtweg, zwischen Knotenpunkt Hammer Straße/ Ostring und Einmündung Königsberger Straße ist zusätzlich ein begrünter Fahrbahnteiler (dient als Querungssicherung) eingebaut. In den Ostring führt ein langer Rechtsabbieger und Dreiecksinsel im Knotenpunktbereich mit Ostring. Straße mit Alleencharakter, stark begrünt.						
	Nebenanlagen	Im Südosten verläuft im Bereich der geschlossenen Bebauung ein gemeinsamer, aber zu schmaler Geh- und Radweg. Parken im Längsverkehr auf dem Grünstreifen.						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse						
ÖPNV		Versetzte Bushaldebuchten nordwestlich des Knotenpunkts						
Realnutzung		Wohnnutzung						
Baustruktur Wohnbebauung		Innerorts: 2- bis 3-geschossige Einzel- und Reihenhäuser als geschlossene Bebauung und 4-geschossige Mehrfamilienhäuser.						
								
Begebarer Fahrbahnteiler		Schlaglöcher Hammer Straße		Blick Richtung Ortsausgang				

Auf der Hammer Straße wurde zwischen Ostring und Klöcknerbahnweg die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits von 50 auf 30 km/h reduziert. Hierbei handelt es sich um eine temporäre Maßnahme, bis die Deckschicht erneuert wird. Die Sanierung der Fahrbahn mit Einbau eines lärmindernden Asphaltes beginnt voraussichtlich in 2021/ 2022. In diesem Zuge werden auch die Anlage von Schutzstreifen und Querungssicherungen geprüft. In der Lärmkartierung wurde diese Geschwindigkeitsreduzierung allerdings nicht eingerechnet, so dass die Fassadenpegel um 2,4 dB(A) reduziert werden können. Die maximalen Fassadenpegel liegen damit nachts bei 56,2 dB(A). Tags wird der Auslösewert von 65 dB(A) nicht mehr überschritten.



Maßnahmen

- Markierung von Schutzstreifen (beidseitig) zur Förderung des Radverkehrs. Zwischen Hüchtweg und Danziger Straße ist zusätzlich die Markierung eines Parkstreifens (südöstlicher Fahrbahnrand) möglich. Mittel- bis langfristig ist auch die Anlage von Parkbuchten denkbar, um zusätzlichen Raum zur Führung des Radverkehrs zu gewinnen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einbau einer Mittelinsel als Querungssicherung in Höhe Klöcknerbahnweg. Um eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erzielen, sollte die Mittelinsel mit einem deutlichen Fahrbahnversatz verbunden werden. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen Knotenpunkt Ost-ring/ Hammer Straße und Ortsausgang. Diese Maßnahme sollte mit einer Neu-aufteilung der Fahrbahn einhergehen (-3 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Leistungsfähigkeitsprüfung für den Knotenpunkt Hammer Straße/ Ostring, um ein mögliches Um- und Rückbaupotenzial zu ermitteln. Zuständig: Straßen.NRW.

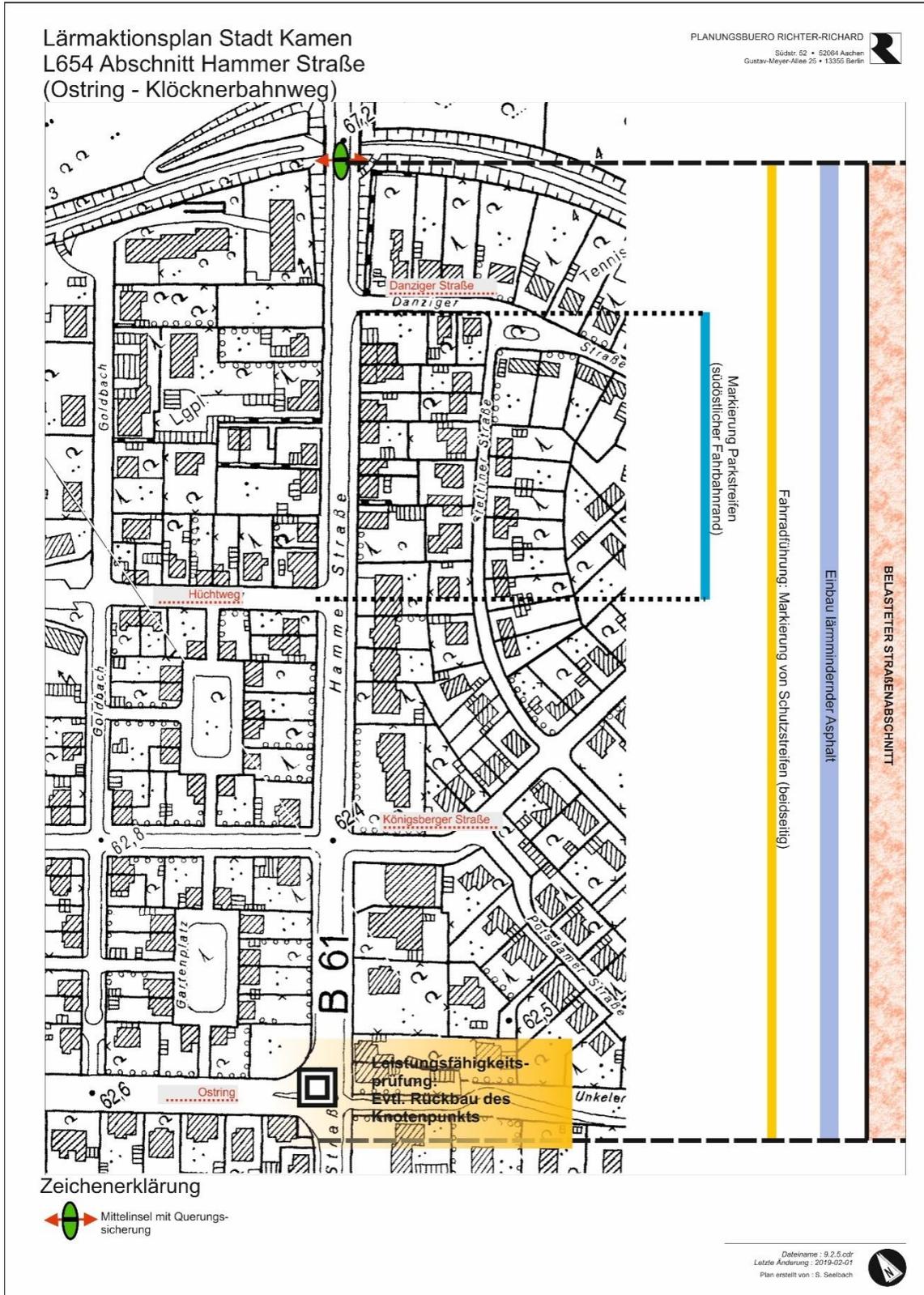


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht L 654 Hammer Straße (Ostring – Klöcknerbahnweg)



9.4.2 L 663 Heerener Straße (Ewaldstraße – Bergstraße)

Die Heerener Straße ist innerhalb des Stadtteils Heeren-Werve durchgängig mit einer DTV von 7.248 Kfz und einem Lkw-Anteil von 4,5 % tagsüber und 4,9 % nachts belastet.

Die belasteten Wohngebäude befinden sich fast ausschließlich auf der südlichen Straßenseite. Die Lärmbelastung ist punktuell sehr hoch und erreicht ein Maximum von 70,8/ 62,1 dB(A) tags/ nachts. Zwischen Einmündung Mittelstraße und Kreisverkehr Bergstraße weist ein Gebäude besonders hohe nächtliche Lärmbelastungen >60 dB(A) und ein Gebäude besonders hohe Belastungen >70 dB(A) tags auf. Belastet sind auch Wohngebäude außerhalb der geschlossenen Ortschaft, die von Süden durch die Ewaldstraße erschlossen werden.

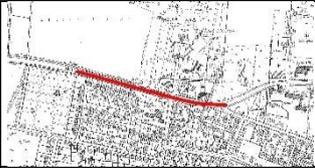
Bereits kurz hinter dem Ortseingangsschild untergliedert ein begrünter Fahrbahnteiler, der abschnittsweise als Querungssicherung dient, den Straßenraum.

Die Nebenanlagen sind innerorts in einem guten Zustand. Beidseitig verlaufen gemeinsame Geh- und Radwege. Außerorts wird der Radverkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zur Stärkung des Radverkehrs zwischen Heeren-Werve und Kamen plant Straßen.NRW den Bau eines Radwegs zwischen Derner Straße und Henry-Everling-Straße. Der Abschnitt ist teilweise Bestandteil des Radnetzes NRW. Durch den Bau des Radwegs wird auch ein Beitrag zur Lärminderung geleistet.

Die Baustruktur ist durch locker angeordnete Einzel- und Doppelhäuser geprägt. Die Wohnbebauung an der Ewaldstraße ist durchgängig belastet. Hier werden die Gartenrückseiten mit Sichtschutzwänden (meist aus Holz) vom Straßenraum abgegrenzt.



Tab. 9.7: Rahmenbedingungen L 663 Heerener Straße (Ewaldstraße – Bergstraße)

		L 663 Heerener Straße (Bebauung Höhe Ewaldstraße – Bergstr.)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _R Tag	L _R Nacht
		Bebauung Höhe Ewaldstraße	Bergstraße	7.248	4,5/4,9	50	70,8	62,1
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn, in Höhe Bebauung Ewaldstraße Fahrbahnbreite 10,00 m, begrünter Fahrbahnteiler ab Mittelstraße.			Fahrbahn stark begrünt und deshalb unübersichtlich			
	Nebenanlagen	Außerorts, zwischen Bebauung Höhe Ewaldstraße und Ortseingangsschild schmaler Gehweg auf der Südseite, ab Ortseingang Heeren-Werve beidseitig angelegte gemeinsame Geh- und Radwege						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse						
ÖPNV		Keine Bushaltestelle						
Realnutzung		Südseite: Wohnnutzung. Nordseite: Landwirtschaftsflächen bzw. Grünflächen. Von Norden grenzt weiterhin ein Herrenhaus des früheren Landadels an						
Baustruktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser, teilweise zur Straße Grundstücke durch Sichtschutz abgeschirmt, Reihenhausbebauung südlich der Heerener Straße durch Gärten von Fahrbahn abgesetzt						
								
Begrünter Fahrbahnteiler, Blick Richtung Westen		Sichtschutz im Ortseingangsbereich		Blick Richtung Kreisverkehr mit Bergstraße				

Bei der Sanierung in den Jahren 2019/2020 während der Aufstellung des Lärmaktionsplans erhielt die Straße eine neue Asphaltdecke und fünf Mittelinseln als Querungssicherungen.

Die der Lärmberechnung nach RLS-90 zugrunde gelegte zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf dem Abschnitt zwischen der Bebauung Höhe Ewaldstraße und der Bergstraße 70 km/h. Da dieser Abschnitt jedoch bereits innerhalb des Stadtteils Werve liegt, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h anzusetzen. Die berechneten Fassadenpegel können daher um 2,3 dB(A) reduziert werden, so dass die maximalen Fassadenpegel 68,5 dB(A)/ 59,8 dB(A) tags/ nachts betragen.



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Einmündung Mittelstraße (Heerener Straße, Haus Nr. 144) und Kreisverkehr Heerener Straße/ Bergstraße (-2,4 dB(A)). Der stark begrünte Straßenraum macht ihn abschnittsweise unübersichtlich, so dass die Anordnung von Tempo 30 hier auch aus dem Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll sein kann. Zuständig: Stadt Kamen.
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben. Aufgrund des hohen nächtlichen Lkw-Anteils von 4,9 % kann eine Lärminderung von ca. -1,5 dB(A) erzielt werden. Zuständig: Stadt Kamen.
- Ausbau des Radwegs zwischen Heeren-Werve und Kamen. Hier liegt ein erhebliches Lärminderungspotenzial, da die geringe Entfernung zwischen Heeren-Werve und Kamen das Fahrrad zum idealen Verkehrsmittel macht. Zuständig: Straßen.NRW.
- Empfehlung private Maßnahmen: Ausbau der vorhandenen Sichtschutzeinrichtungen zu Lärmschutz (je nach Bautyp -5 bis -15 dB(A)). Zuständig: Eigentümer.

Erläuterung

Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie durch die Einführung eines nächtlichen Lkw-Verbots kann eine erhebliche Entlastung erreicht werden, die zu einer Unterschreitung der Auslösewerte 65/55 dB(A) führt. Flankierende bauliche Maßnahmen, wie die Verlängerung des begrünten Fahrbahnteilers, unterstützen diese Wirkung.

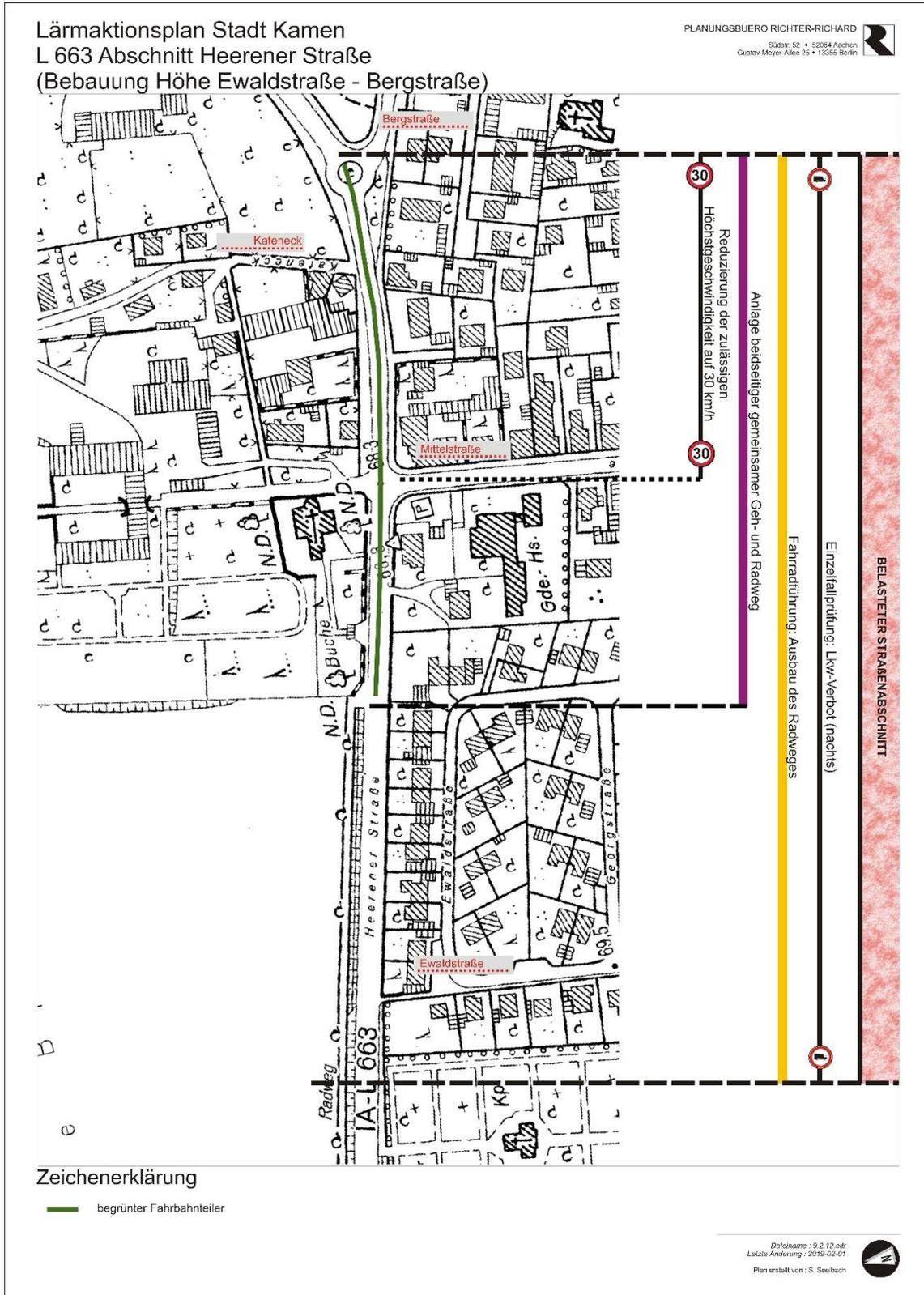


Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht L 663 Heerener Straße (Ewaldstraße – Bergstraße)



9.4.3 K 9 Stormstraße – Bergkamener Straße (Nordring bis A 2)

Die Stormstraße geht nördlich der Straße Dreieck in die Bergkamener Straße über und verbindet Kamen mit Bergkamen. Die Stormstraße bzw. Bergkamener Straße ist mit einer DTV von 9.356 Kfz und einem Lkw-Anteil von 2,1 % tags und 1,1 % nachts belastet.

Die Fassadenpegel erreichen auf diesem Abschnitt maximale Pegel von 70,2/62,1 dB(A) tags/nachts. Im Nachtzeitraum sind insgesamt fünf Gebäude mit empfindlichen Nutzungen sogar besonders hohen Lärmbelastungen >60 dB(A) ausgesetzt. Tags sind dagegen nur zwei Gebäude besonders hoch belastet ($L_{R, Tag} \geq 70$ dB(A)).

Stormstraße und Bergkamener Straße sind zweistreifig ausgebaut und auf einem relativ kurzen Abschnitt (ca. 230 m) mit drei Mittelinseln als Querungssicherungen ausgestattet, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beitragen und gleichzeitig die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöhen.

Die Deckschicht ist besonders in der Stormstraße mit dem Knotenpunktbereich Westring/Nordring sanierungsbedürftig. Das Verkehrszeichen "Straßenschäden" ist aus diesem Grund im Bereich der Haltestelle Stormstraße angebracht. Ab Bergkamener Straße, Haus Nr. 45, verläuft in Richtung Norden ein Mehrzweckstreifen, der teilweise beparkt wird. Die Gehwege sind beidseitig zwischen dem Knotenpunkt Westring/ Nordring/ Stormstraße und A 2 für den Radverkehr freigegeben. Im Bereich der Mittelinsel engen sich die Gehwege stark ein. Es gibt keine direkte Radverbindung zwischen Kamen und Bergkamen. Die Brückenunterführung der A 2 bildet einen Gefahrenpunkt für den Fußgänger und Radfahrer, da hier keine gesicherte Führung besteht.

An die Stormstraße und Bergkamener Straße grenzen vor allem ein- bis zweigeschossige Einzel- und Doppelhäuser an. Reihenhäuser sind nur in der Stormstraße zu finden. Vereinzelt schaffen hier Vorgärten Abstand zur Straße.



Tab. 9.8: Rahmenbedingungen K 9 Stormstraße – Bergkamener Straße (Nordring bis A 2)

		K 9 Stormstraße – Bergkamener Straße (Nordring bis A 2)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _R , Tag	L _R , Nacht
		Nordring	A 2	9.356	2,1/1,1	50	70,2	62,1
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn, LSA am Knotenpunkt K 9/ B 233 Drei Querungssicherungen als Mittelinseln ausgebaut. Zwischen Bergkamener Straße, Haus Nr. 43, und A 2: Mittelstreifen. Fahrbahn sanierungsbedürftig (Vz 1006/34: Straßenschäden!). Mehrzweckstreifen beginnt ab Bergkamener Straße, Haus Nr. 45, in Richtung Nordwesten (wird beparkt). Allgemein ist die Radver- kehrsführung verwirrend			Einengung der Mehrzweckstreifen im Be- reich der Mittelinseln stellt Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar			
	Nebenanlagen	Der Gehweg ist abschnittsweise für den Radverkehr freigegeben. Ab Bergkamener Straße, Haus Nr. 43, ver- schmälern sich die Gehwege in Richtung Autobahn						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse						
ÖPNV		Bushaltestelle Stormstraße mit den Linien R 81, C 80, 187. Ostseite: Haltestelle ohne Wetterschutz, als Bus- bucht ausgebaut. Westseite: Bushaltestelle mit Wetter- schutz, als Buskap ausgebaut. Keine eindeutige Last- richtung.						
Realnutzung		Wohnnutzung						
Baustruktur Wohnbebauung		2- bis 3-geschossige Einzel- und Reihenhausbauung, vereinzelt schaffen Vorgärten Abstand zur Straße						
								
Haltestelle Stormstraße		Blick Richtung Autobahnbrücke A 2		Autobahnbrücke A 2				

Maßnahmen

- Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen der Mittelinsel in Höhe Straße Kugelbrink und Bergkamen. Der Radverkehr zwischen Kamen und dem nur wenige hundert Meter entfernten Bergkamen kann durch die Anlage von komfortablen und sicheren Radverkehrsanlagen erheblich gefördert werden. Zuständig: Kreis Unna.
- Aufwertung der Unterführung am Brückenkörper der A 2 und Sicherung der Führung für den Fuß- und Radverkehr. Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Nächtliches Lkw-Verbot (ca. -1,5 dB(A)). Zuständig: Stadt Kamen.



Erläuterung

Während der Bearbeitung des Lärmaktionsplans erfolgte 2019/20 die Sanierung mit einer Asphaltdeckschicht und dem Einbau von fünf Mittelinseln als Querungssicherungen.

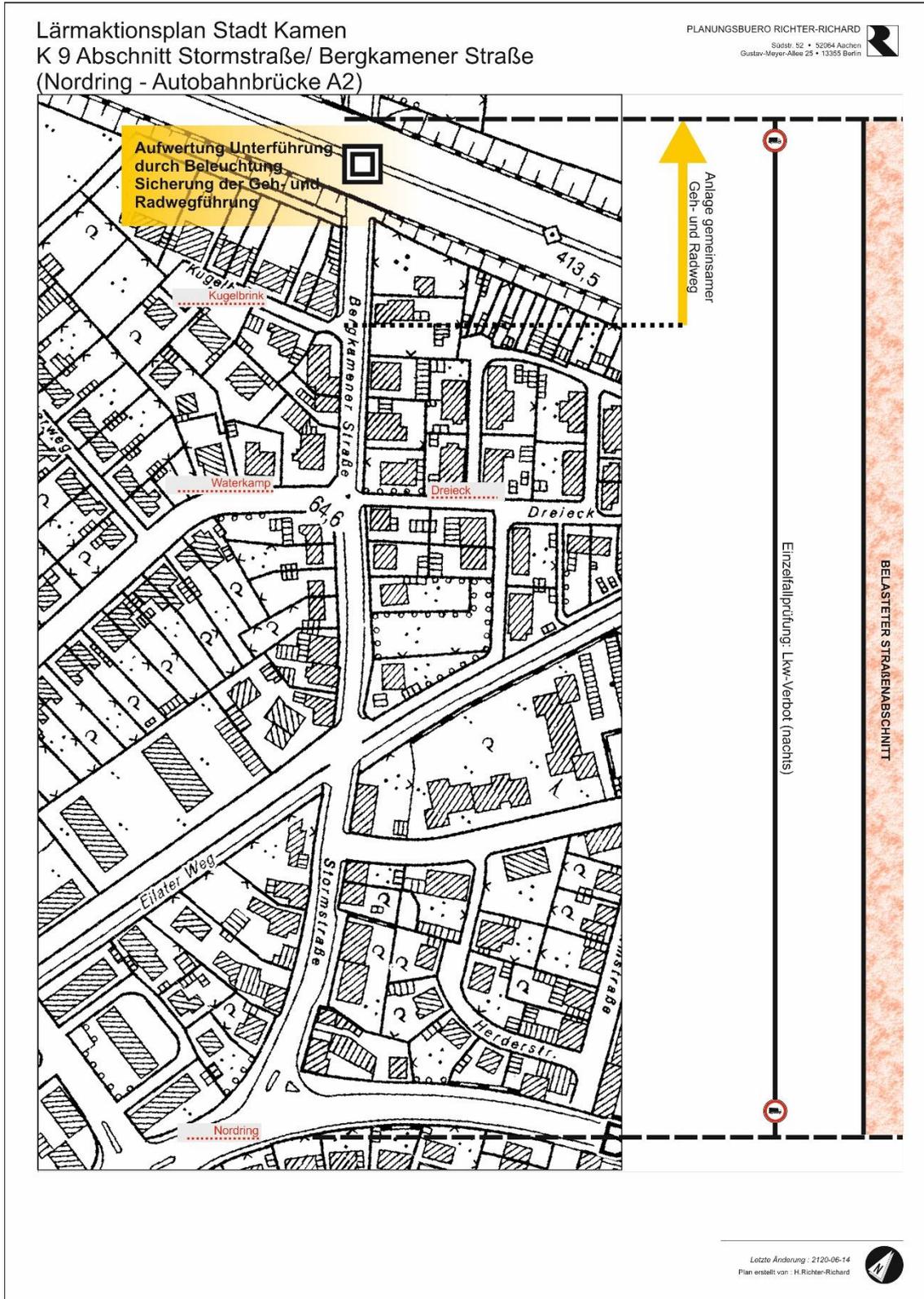


Abb. 9.8: Maßnahmenübersicht K 9 Stormstraße – Bergkamener Straße (Nordring bis A 2)



9.4.4 Unnaer Straße (Hochstraße – Dortmunder Allee)

Die Unnaer Straße bildet eine Verbindung zwischen Hochstraße (B 233) und Dortmunder Allee bzw. Heerener Straße (L 663). Sie ist mit einer DTV von 3.661 Kfz und einem Lkw-Anteil von 3,4 % tagsüber und 1,0 % nachts belastet.

Zwischen Unnaer Straße, Haus Nr. 22, bis zur Auffahrt Hochstraße sind beidseitig Parkstreifen angelegt. Die Anbindung an das ÖPNV-Netz ist durch die Haltestelle Dienstleistungszentrum Süd gegeben. Die Haltestelle wird von zwei Stadtlinien bedient, die nach Südkamen und Heeren führen. Die Haltestelle ist als Buskap ausgebaut.

Die Unnaer Straße verläuft durch ein Mischgebiet. Es grenzen daher unterschiedliche Nutzungen wie zum Beispiel Gewerbe, Einzelhandel, Wohnen und ein Parkplatz an. Die angrenzende Wohnbebauung besteht aus zwei- bis dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern und ein- bis zweigeschossigen Einzelhäusern. Einige Wohngebäude sind durch Vorgärten von der Straße abgesetzt. Die beidseitigen Grünstreifen, die mit Bäumen bepflanzt sind (Allee), schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität.

Die Unnaer Straße weist nur an einzelnen Gebäuden eine Überschreitung der Auslösewerte auf. Tags ist lediglich ein Gebäude belastet mit einem maximalen Pegel von 66,6 dB(A) und nachts acht Gebäuden mit einem maximalen Pegel von 58,1 dB(A).

Die relativ geringen Überschreitungen der Auslösewerte sind darauf zurückzuführen, dass die Stadt Kamen im Rahmen der 1. Runde des Lärmaktionsplans umfangreiche Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt hat. Die größte Lärminderungswirkung konnte durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h erzielt werden. Zur Erhöhung der Akzeptanz wurde das Zusatzschild "Lärmschutz" angebracht und neuartige Verkehrszeichen mit LED-Leuchten installiert. Eine seither durchgeführte Geschwindigkeitsmessung hat gezeigt, dass sich durch diese Maßnahmen die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Durchschnitt von 50 km/h auf 36,5 km/h verringert hat⁷. Als weitere Maßnahme wurde ein einseitiger Schutzstreifen (Nordostseite) markiert. Die neue Fahrbahnaufteilung wertet den Straßenraum optisch auf. Im Rahmen der 2. Runde wurde das Lkw-Verbot eingerichtet. Dies zeigt sich auch in dem niedrigen Lkw-Anteil von 1,0 % nachts.

Eine zusätzliche Entlastung für die Unnaer Straße ergibt sich auch aus dem Umbau des Knotenpunkts Unnaer Straße/ Hochstraße, der im Rahmen der Fahrbahnsanierung Hochstraße umgesetzt wurde. Im Zuge des Umbaus als signalgeregelter Knotenpunkt wird der Schwerlastverkehr aus dem Wohnbereich Unnaer Straße genommen⁸.

Alle im Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Maßnahmen wurden damit umgesetzt. Für die wenigen Gebäude, die Belastungen oberhalb der Auslösewerte aufweisen, sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, sofern diese noch nicht umgesetzt wurden.

Die Unnaer Straße stellt damit keine Belastungsachse mehr dar.

⁷ vgl. Hellweganzeiger. Onlineausgabe vom 12.03.2013. Abrufbar unter: <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-unna-kamen-bergkamen-holzwickede-und-boenen/von-50-auf-36-5-tempo-an-der-unnaer-strasse-gebremst-id7713013.html>.

⁸ vgl. Der Westen. Onlineausgabe vom 26.09.2012. Abrufbar unter: <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-unna-kamen-bergkamen-holzwickede-und-boenen/ampelkreuzung-statt-kreisverkehr-id7137412.html>.



9.5 Belastungsachsen Straßenverkehr (Freiwillige Leistung – 3. Runde)

9.5.1 L 654 Ostring (Nordring – Hammer Straße)

Der Ostring ist Teil der innenstadtnahen Ringerschließung und ist mit einer DTV von 6.428 Kfz und einem Lkw-Anteil von 4,7 % tagsüber und 5,4 % nachts belastet. Die Pegel erreichen auf dem Ostring maximal 67,9/61,2 dB(A) tags/ nachts.

Die Fahrbahn ist zweistreifig mit einer Fahrbahnbreite von ca. 14,00 m. Im Knotenpunkt B 233/ L 654 (Nordring/ Ostring) weitet sich die Fahrbahn um einen Linksabbiegefahrstreifen auf den Nordring auf. Der Rechtsabbiegeverkehr in die Friedhofstraße fließt über einen Bypass ab. Im Knotenpunkt Ostring/ Ängelholmer Straße weitet sich die Fahrbahn ebenfalls um einen Linksabbiegefahrstreifen in die Ängelholmer Straße und im Knotenpunkt Ostring/ Hammer Straße um einen Linksabbiegefahrstreifen in die Hammer Straße (Nord) auf. Der Zustand der Fahrbahndecke ist auf dem größten Teil des Straßenabschnitts in einem guten Zustand.

Auf dem Ostring ist beidseitig ein Mehrzweckstreifen markiert, der ohne explizite Freigabe auf dem Abschnitt zwischen Ängelholmer Straße und Hammer Straße durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Für den Radverkehr sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Auf der Belastungsachse befinden sich die Haltestellen Friedhofstraße und Ostring. Die Haltestellen sind durch die RegioBusse R 13 und R 81 sowie zeitweilig durch die Linien 122, 187 und 188 erschlossen. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut.

Die Baustruktur ist größtenteils von zweigeschossigen Einfamilienhäusern und Reihenhäusern geprägt. Auf dem Abschnitt zwischen Nordring und Ängelholmer Straße ist der Ostring auf beiden Straßenseiten anbaufrei. Auf der nördlichen Straßenseite grenzen hier die Gärten der Wohnbebauung vom Angerweg an den Ostring. Die Lärmpegel dieser Häuser überschreiten jedoch nicht die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Gärten eine Lärmbelastung oberhalb der Auslösewerte aufweisen und somit Ruhe und Erholung eingeschränkt werden. Auf der südlichen Straßenseite sind die Grundstücke über die Fächerstraße und die Straße Freistuhl erschlossen, grenzen aber mit der Gebäudedefront an den Ostring. Vorgärten schaffen einen kleinen Abstand zur Fahrbahn.

An dem LSA-geregelten Knotenpunkten Ostring/ Nordring und dem vorfahrtgeregelten Knotenpunkt Ostring/ Ängelholmer Straße sind Fußgängerüberwege markiert. Am Knotenpunkt Ostring/ Hammer Straße sind auf der Hammer Straße zwei Mittelinseln eingerichtet.



Tab. 9.9: Rahmenbedingungen L 654 Ostring (Nordring – Hammer Straße)

		L 654 Ostring (Nordring – Hammer Straße)						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{R,Tag}	L _{R,Nacht}
		Nordring	Hammer Straße	6.428	4,7/ 5,4	50	67,9	61,2
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Im Knotenpunktbereich Ostring/ Nordring vierstreifig, sonst zweistreifig, Sperrfläche markiert, beidseitig Mehrzweckstreifen, gesamte Fahrbahnbreite ca. 14,00 m, keine wesentlichen Fahrbahnschäden. Parken zwischen Ängelholmer Straße und Hammer Straße auf dem Mehrzweckstreifen.						
	Nebenanlagen	Gehweg auf beiden Straßenseiten vorhanden, schlechter Zustand. Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse.						
ÖPNV		Bushaltestelle Ostring mit den Linien R 13 und R 81 sowie den Zeitlinien 122, 187 und 188. Richtungshaltestellen mit Wetterschutz, als Busbucht ausgebaut. Bushaltestelle Friedhofstraße mit den Linien R 13 und R 81 sowie zeitweise die Linien 122, 187 und 188. Richtungshaltestellen mit Wetterschutz.						
Realnutzung		Wohnnutzung, Agentur für Arbeit.						
Baustruktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Einzel - und Reihenhäuser, teilweise Grundstücke zur Straße durch Sichtschutz abgeschirmt.						
								
Haltestelle Ostring, Höhe Haus Nr. 5		Knotenpunkt Ostring/ Ängelholmer Straße		Haltestelle Friedhofstraße, Höhe Ängelholmer Straße, Haus Nr. 25 B				

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Nordring und Hammer Straße (-2,4 dB(A)). Zuständig: Stadt Kamen.
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbebetrieben. Aufgrund des hohen nächtlichen Lkw-Anteils von 5,4 % kann eine Lärminderung von ca. -1,5 dB(A) erzielt werden. Zuständig: Stadt Kamen.
- Leistungsfähigkeitsprüfung für den Knotenpunkt Ostring/ Hammer Straße, um ein mögliches Um- und Rückbaupotenzial zu ermitteln. Zuständig: Straßen.NRW.
- Empfehlung private Maßnahmen: Ausbau der vorhandenen Sichtschutzeinrichtungen zu Lärmschutz (je nach Bautyp -5 bis -15 dB(A)). Zuständig: Eigentümer.



Erläuterung

Um die Lärmproblematik vollständig zu lösen, müsste eine Lärminderung von 2,9/6,2 dB(A) ganztags/ nachts erreicht werden. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie durch die Einführung eines nächtlichen Lkw-Verbots kann jedoch nur eine Lärminderung von 2,4/3,9 dB(A) erreicht werden, so dass die Umsetzung alternativlos bleibt. Flankierende bauliche Maßnahmen, wie der mögliche Umbau des Knotenpunkts Ostring/Hammer Straße können ebenfalls zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen.

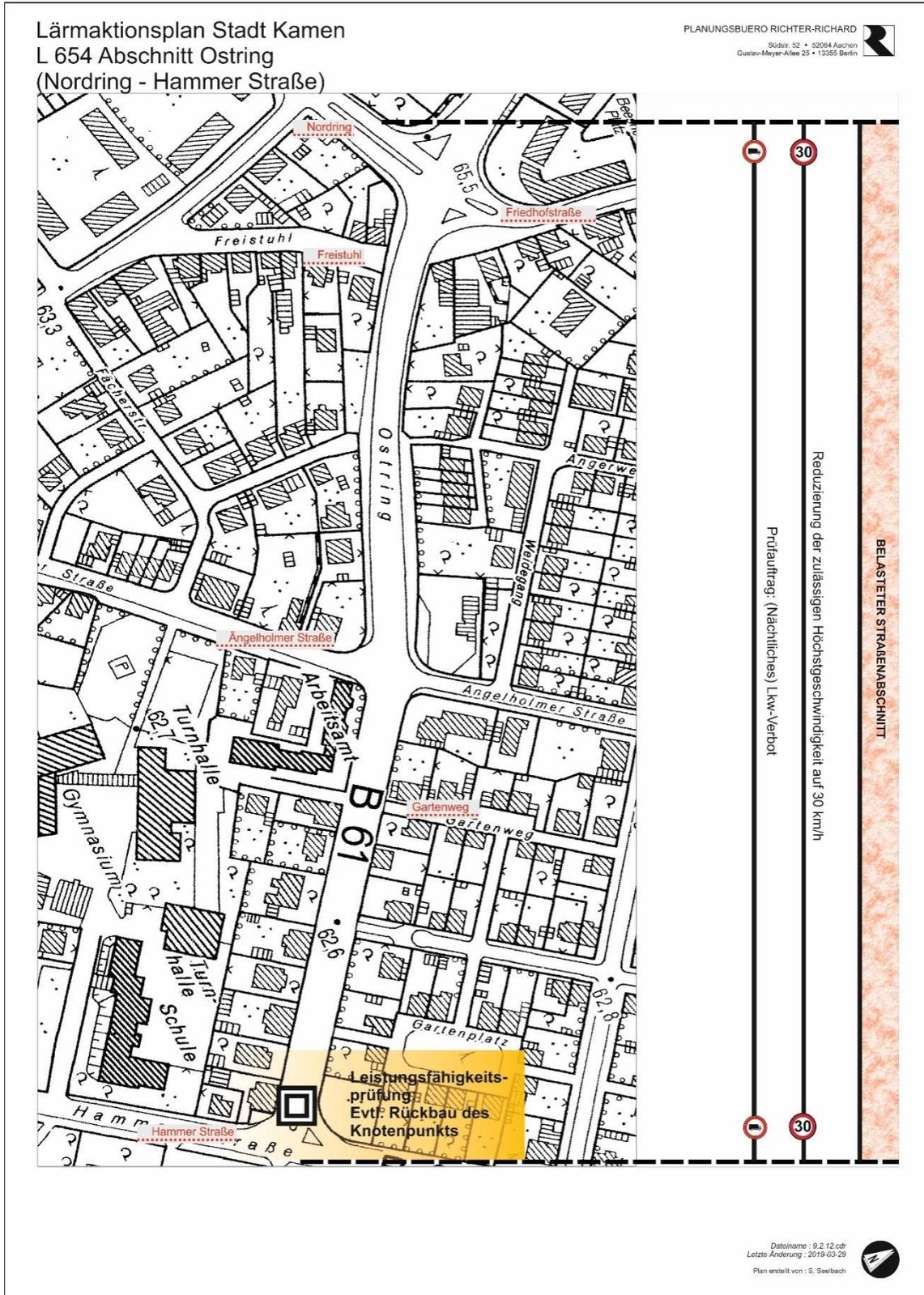


Abb. 9.9: Maßnahmenübersicht L654 Ostring (Nording bis Hammer Straße)



9.5.2 L 663 Heerener Straße (Bebauung Schäferstraße)

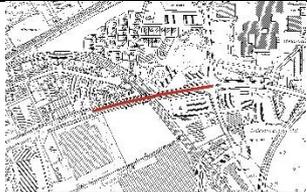
Die Heerener Straße ist mit einer DTV von 7.248 Kfz und einem Lkw-Anteil von 5,2 % tagsüber und 4,9 % nachts belastet. Sie ist auf dem betrachteten Abschnitt anbaufrei.

Die belasteten Wohngebäude befinden sich auf der nördlichen Straßenseite. Die Pegel liegen tags mit maximal 65,4 dB(A) nur minimal über dem Auslösewert von 65,0 dB(A). Nachts beträgt der maximale Fassadenpegel 57,2 dB(A).

Die Fahrbahn ist zweistreifig und weitet sich im Knotenpunkt Heerener Straße/ Gutenbergstraße um einen Linksabbiegefahrstreifen auf. Geh- und Radwege sind nicht vorhanden.

Die Baustruktur ist durch locker angeordnete, zwei- bis dreigeschossige Mehrfamilienhäuser geprägt. Die Gartenrückseiten sind mit Zäunen, Hecken und durch einen kleinen Graben vom Straßenraum abgegrenzt.

Tab. 9.10: Rahmenbedingungen L 663 Heerener Straße (Bebauung Schäferstraße)

		L 663 Heerener Straße						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{R,Tag}	L _{R,Nacht}
		Im Bereich Bebauung Schäferstraße		7.248	5,2/ 4,9	50/70	65,4	57,2
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn mit einer Breite von ca. 9,00 m, schlechter Zustand der Fahrbahnoberfläche.						
	Nebenanlagen	Keine						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Kein Unfallhäufungspunkt auf der Belastungsachse.						
ÖPNV		Der Straßenabschnitt wird von den Linien C 23, 185, 186 und 187 befahren, es gibt jedoch auf der Belastungsachse keine Haltestelle.						
Realnutzung		Anbaufrei - Wohnnutzung						
Baustruktur Wohnbebauung		2- bis 3-geschossige, lockere Mehrfamilienhausbebauung.						
								
Hinweis auf Straßenschäden		Wohnbebauung Schäferstraße			Brücke B 233			



Maßnahmen

- Prüfung: Einbau eines zum Zeitpunkt der Deckensanierung technisch aktuellen hochlärmmindernden Asphalts (z. B. PMA) (≥ -4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Empfehlung private Maßnahmen: Ausbau der vorhandenen Sichtschutzeinrichtungen zu Lärmschutz (je nach Bautyp -5 bis -15 dB(A)). Zuständig: Eigentümer.

Erläuterung

Durch die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche mit einem hochlärmmindernden Asphalt kann eine Entlastung von mehr als 4 dB(A) erreicht werden, die zu einer Unterschreitung der Auslösewerte von 65/55 dB(A) führt.



Abb. 9.10: Maßnahmenübersicht L663 Heerener Straße (Bebauung Schäferstraße)



9.5.3 L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Lanstroper Straße – Kurze Straße)

Die Achse Robert-Koch-Straße – Lindenallee verläuft durch den Stadtteil Kaiserau im Westen der Stadt. Sie verbindet die Ortsteile Wasserkurl und Altenmethlerheide und ist mit einer DTV von 7.868 Kfz, einem Lkw-Anteil von 1,3 % tagsüber sowie 1,7 % nachts belastet. Die Pegel bewegen sich tags ausschließlich im Pegelband 65-70 dB(A) sowie nachts ausschließlich im Pegelband 55-60 dB(A). Die Maximalpegel liegen bei 67,1/58,6 dB(A) tags/ nachts.

Die Achse Lindenallee – Robert-Koch-Straße ist zweistreifig ausgebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,00 m. Die Fahrbahndecke weist auf dem Abschnitt zwischen Einsteinstraße und Kurze Straße Schäden auf (Nähte, Risse, Aufwölbungen). Die Nebenanlagen (größtenteils Asphalt) bedürfen ebenfalls mittelfristig einer Erneuerung. Auf dem Abschnitt zwischen Einsteinstraße und Kurze Straße sind beidseitig Parkmöglichkeiten vorhanden, teilweise als Parkbuchten, teilweise als markierte Parkstreifen oder ohne Markierung. Die Parkstände sind mit Parkscheibe bewirtschaftet.

Im Knotenpunkt Lindenallee/ Einsteinstraße weitet sich die Fahrbahn um je einen Linksabbiegefahrstreifen in die Einsteinstraße sowie die Lortzingstraße auf. In den beiden Einmündungen Lindenallee/ Kurler Busch und Lindenallee/ Am Langen Kamp weitet sich die Fahrbahn ebenfalls jeweils um einen Linksabbiegefahrstreifen auf. In Höhe der Straße In der Kaiserau ist eine Bedarfs-LSA eingerichtet.

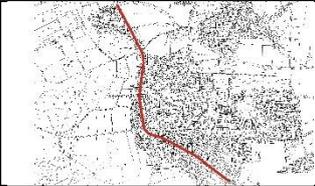
Der Straßenraum ist kaum begrünt und bietet nur wenig Aufenthaltsqualität. Die schmalen Gehwege lassen eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nicht zu, so dass der Fahrradverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Auf der Belastungsachse sind vier Haltestellen vorhanden. Diese werden von den Linien R54, C24, 119 und 186 bedient. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut, teilweise ohne Wetterschutz und ohne Sitzgelegenheit (vgl. Tabelle 9.12). Die Busse halten entweder am Fahrbahnrand oder in Busbuchten.

Die Nutzungen wechseln auf den einzelnen Straßenabschnitten. Der Abschnitt zwischen Lanstroper Straße und Einsteinstraße ist ausschließlich durch Wohnnutzung geprägt. Zwischen Haus Nr. 8 und Nr. 22 ist die Lindenallee anbaufrei. Auf der östlichen Straßenseite grenzen hier die Gärten der Wohnbebauung vom Wilhelm-Busch-Ring an die Lindenallee. Die Pegel dieser Häuser überschreiten jedoch nicht die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die angrenzenden Gärten eine Lärmbelastung oberhalb der Auslösewerte aufweisen und somit Ruhe und Erholung eingeschränkt sind. Auf der westlichen Straßenseite sind die Gebäude über die Straße Kurler Busch erschlossen, grenzen aber mit der Gebäudefront unmittelbar an die Lindenallee. Im Gegensatz dazu bildet der Straßenabschnitt zwischen Einsteinstraße und Kurze Straße ein Nebenzentrum mit diversen Einrichtungen für den alltäglichen Bedarf (u. a. Bäckerei, Metzger) sowie Arztpraxen, Gastronomie, Blumengeschäft, Schuhgeschäft und der Kirche St. Marien Kamen-Kaiserau.



Tab. 9.11: Rahmenbedingungen L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Lanstroper Straße – Kurze Straße)

		L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Str.						
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel Maximal [dB(A)]	
		von	bis				L _{R,Tag}	L _{R,Nacht}
		Lanstroper Straße	Kurze Straße	7.868	1,3/1,7	50	67,1	58,6
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn mit einer Breite von ca. 7,00 m, weitet sich in den Knotenpunkten Lindenallee/ Einsteinstraße und den Einmündungen Lindenallee/ Kurler Busch und Lindenallee/ Am Langen Kamp um jeweils einen Linksabbiegefahrstreifen auf. Zwischen Einsteinstraße und Kurze Straße stellenweise schlechter Zustand der Fahrbahn. Parken auf markiertem Parkstreifen oder ohne Markierung auf der Fahrbahn, mit Parkscheibe bewirtschaftet						
	Nebenanlagen	Gehwege größtenteils asphaltiert (sanierungsbedürftig). Straßenraum wirkt eintönig. In Höhe der Lindenallee, Haus Nr. 42-44, sind Baumbete vorhanden, die den Gehweg erheblich einschränken. Parken in Parkbuchten oder gekippt auf dem Gehweg, mit Parkscheibe bewirtschaftet						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine						
Unfallaufkommen		Der Knotenpunkt Robert-Koch-Straße/ Einsteinstraße/ Lortzingstraße stellt einen Unfalhhäufungspunkt dar.						
OPNV		Auf dem Streckenabschnitt gibt es vier Haltestellen, keine ist barrierefrei ausgebaut, teilweise Halten am Fahrbahnrand, teilweise Busbucht. Haltestelle Händelstraße: kein Wetterschutz und fehlende Sitzgelegenheit in Fahrtrichtung Methler Bahnhof. Haltestelle In der Kaiserau: kein Wetterschutz und Sitzgelegenheit an beiden Richtungshaltestellen. Haltestelle Max-Planck-Straße: Wetterschutz und Sitzgelegenheit an beiden Richtungshaltestellen. Haltestelle Am langen Kamp: kein Wetterschutz und Sitzgelegenheit an beiden Richtungshaltestellen.						
Realnutzung		Abschnitt Lanstroper Straße – Einsteinstraße: ausschließlich Wohnnutzung. Abschnitt Einsteinstraße – Kurze Straße: kleines Nebenzentrum.						
Baustruktur Wohnbebauung		Abschnitt Lanstroper Straße – Einsteinstraße: 1- bis 2-geschossige Einzel- und Reihenhäuser, lockere Bebauung, Vorgärten schaffen Abstand zur Straße. Abschnitt Einsteinstraße – Kurze Straße: 2- bis 3-geschossige Mehrfamilien- und Reihenhäuser, locker bebaut.						
								
Robert-Koch-Straße Höhe Haus Nr. 69		Robert-Koch-Straße Höhe Haus Nr. 51		Lindenallee mit neuer Querungssicherung				



Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Lanstroper Straße und Einsteinstraße (-2,4 dB(A)). Zuständig: Stadt Kamen.
- Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zur Förderung des Radverkehrs: Markierung von Schutzstreifen (möglichst beidseitig) – nach einer Vorprüfung erscheint diese Maßnahme möglich. Zuständig: Stadt Kamen.
- Einbau einer Querungssicherung zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zwischen der Straße In der Kaiserau und Beethovenstraße. Der genaue Standort ist noch festzulegen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Einbau einer Querungsstelle im Bereich Lindenallee/ Lanstroper Straße.
- Als mittel- bis langfristige Maßnahme würde eine Bebauung auf der östlichen Straßenseite dazu beitragen, den Ortseingang städtebaulich zu fassen und ihm einen innerörtlichen Charakter zu verleihen (siehe auch Kap. 10.). Zuständig: Stadt Kamen.
- Erneuerung der Deckschicht zwischen Einsteinstraße und Germaniastraße: Einbau eines lärm mindernden Asphalts (-3 dB(A)). In diesem Zusammenhang kann eine Neuaufteilung des Straßenraums erfolgen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Leistungsfähigkeitsprüfung für den Knotenpunkt Lindenallee/ Einsteinstraße, um ein mögliches Um- und Rückbaupotenzial zu ermitteln. Zuständig: Straßen.NRW.
- Hinweis zur privaten Lärmvorsorge: Schallschutzfenster oder (Teil-)Verglasung von Balkonen. Zuständig: Gebäudeeigentümer. Hinweis: 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.

Erläuterung

Hinweis: Während der Aufstellung des Lärmaktionsplans wurde eine Querungssicherung an der Lindenallee (Höhe Kurler Busch) eingebaut.

Um die Lärmproblematik umfassend zu lösen, müsste eine Lärminderung von 2,1/3,6 dB(A) ganztags/ nachts erreicht werden. Mit der die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Lanstroper Straße und Einsteinstraße sowie durch die Erneuerung der Deckschicht zwischen Einsteinstraße und Germaniastraße kann jedoch nur eine Lärminderung von 2,4 bzw. 3 dB(A) erreicht werden, so dass die Umsetzung alternativlos ist. Die Erneuerung der Deckschicht zwischen Einsteinstraße und Germaniastraße mit lärm minderndem Asphalt erfolgt im Zuge der Sanierung des Abwasserkanals ab 2022. Flankierende bauliche Maßnahmen, wie der mögliche Umbau des Knotenpunkts Lindenallee/ Einsteinstraße und der Einbau einer Querungssicherung, können die Verstetigung des Verkehrsflusses unterstützen.

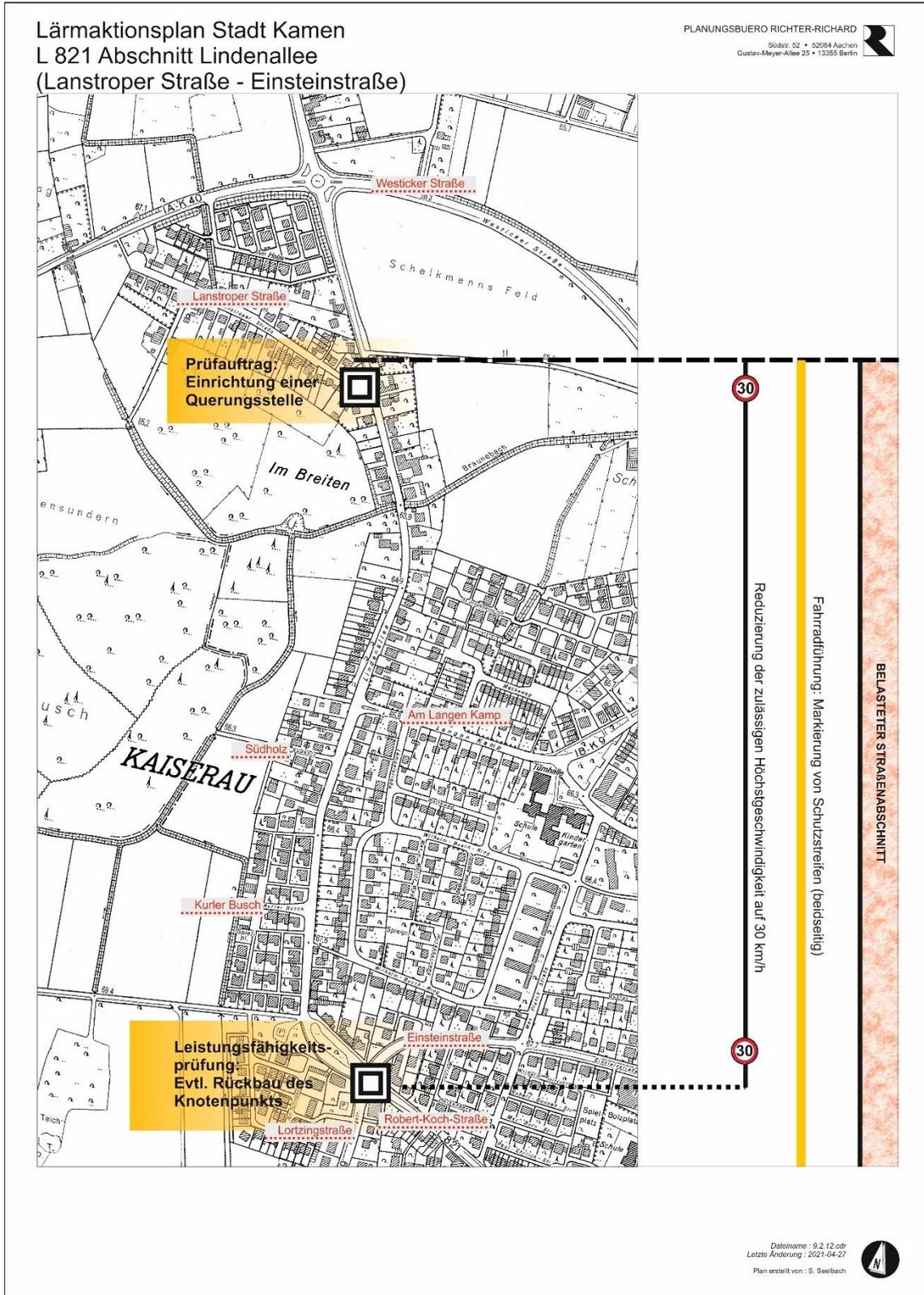


Abb. 9.11: Maßnahmenübersicht L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Lanstroper Straße – Einsteinstraße)

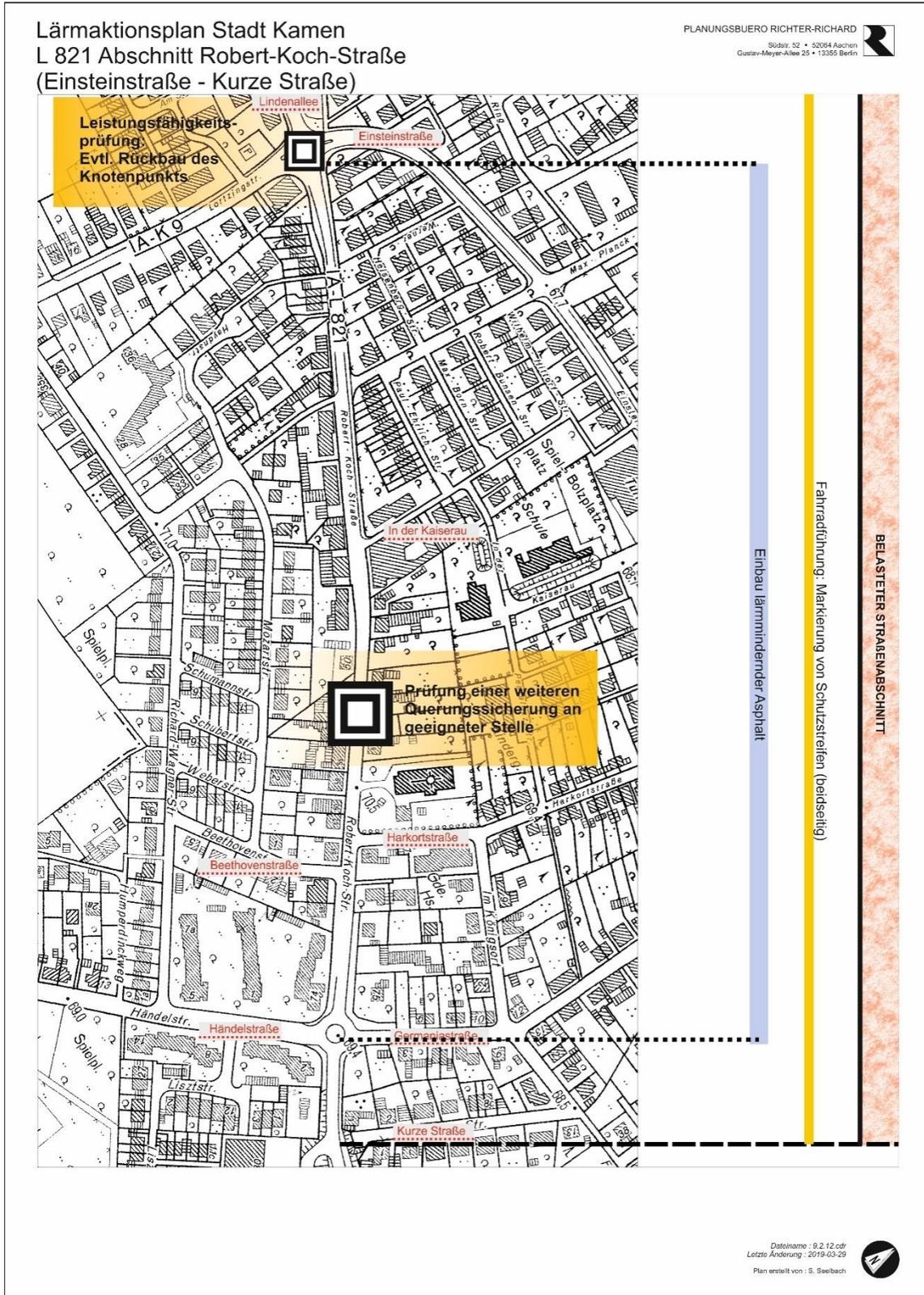


Abb. 9.12: Maßnahmenübersicht L 821 Lindenallee – Robert-Koch-Straße (Einsteinstraße – Kurze Straße)



9.6 Schienenverkehr

Seit dem 1. Januar 2015 ist mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Damit entfällt die bis dahin bei den Gemeinden liegende Zuständigkeit. Es besteht damit keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln.

Im Sinne einer umfassenden Information der Öffentlichkeit wird, wie oben bereits bei den strategischen Lärmkarten, wird nachfolgend der Sachstand zu geplanten Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen des Bundes nachrichtlich übernommen.

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde sowie der Pilot-Lärmaktionsplan kann auf dieser Seite als Download bezogen werden:

www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html.

Für die Stadt Kamen war seinerzeit (Stand Februar 2018) kein Lärmsanierungsabschnitt in der Tabelle 5 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte; entspricht der Anlage 3 zum Gesamtkonzept zur Lärmsanierung) im Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A aufgelistet.

Nach Fertigstellung des LAP der 3. Runde durch das EBA (Juni 2018) ist zum 1. Januar 2019 eine neue Fassung der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes in Kraft getreten. Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung wurde in diesem Zusammenhang komplett überarbeitet.

(https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile).

Eine Neuberechnung des Lärmsanierungsbedarfs war aus zwei Gründen notwendig: Zum einen entfiel seit dem 1. Januar 2015 der Abschlag von 5 dB(A) auf den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel am Immissionsort (Wegfall des Schienenbonus). Zum anderen erfolgte zum 1. Januar 2016 im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Die Neuberechnung betraf das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes. Weitergehende Informationen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens hat das Eisenbahn-Bundesamt am 12. Februar 2020 eine Liste mit den bereits fertiggestellten Schallschutzwänden in Kamen sowie eine Übersicht der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche im Stadtgebiet Kamen zur Verfügung gestellt. Diese sind in der folgenden Tabelle dargestellt:



Tab. 9.12: Übersicht der noch zu betrachtenden Lärmsanierungsbereiche in Kamen (DB)

Strecken-Nr.	Von km	Bis km	Sanierungsbereich	Länge [km]	Bemerkung ¹
2932	193,4	193,6	Kamen – Heeren-Werve	0,2	
2932	193,6	194,5	Kamen – Heeren-Werve, Unna-Lünern	0,9	
2932	194,5	194,6	Kamen – Heeren-Werve	0,1	
2932	194,7	194,8	Kamen – Heeren-Werve	0,1	
2932	194,9	195,1	Kamen – Heeren-Werve	0,2	
2650	130,3	131,1	Kamen – Methler, Dortmund – Husen	0,8	X65
2650	131,1	131,9	Kamen – Methler	0,7	X65
2650	132,0	132,6	Kamen – Methler	0,6	X65
2650	132,8	132,9	Kamen – Methler	0,1	X65
2650	134,5	134,7	Kamen – Südkamen	0,2	X65
2650	134,8	135,1	Kamen – Südkamen, Kamen – Mitte	0,3	X65
2650	135,2	136,8	Kamen – Mitte	1,6	X65
2650	136,9	137,2	Kamen – Mitte	0,3	X65
2650	137,4	137,6	Kamen – Derne	0,2	X65

¹X65: Sanierungsbereich wurde bereits lärmsaniert auf Auslösewert 65 dB(A)

Der vom EBA aufzustellende Lärmaktionsplan für Haupt Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes bezieht sich nur auf Maßnahmen in der Baulast des Bundes. Davon unabhängig kann die Kommune Maßnahmen in eigener Baulast umsetzen. Das betrifft alle Maßnahme, für die die Kommune den Auslöser darstellt (z. B. heranrückende Bebauung), aber auch Maßnahmen, die die Kommune freiwillig umsetzen will und Maßnahmen mit kompensatorischer Wirkung in eigener Baulast. Diese können in den Lärmaktionsplan eingehen.

Der Lärmschutzwall Schimmelstraße, Bauzeit: 06/2017-12/2021, Bauherr Stadt Kamen, wird auf einer Länge von insgesamt ca. 670 m errichtet. Der Wall wird als begrünter Erdwall ausgeführt. Neben dem Lärmschutzwall wird aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf einem Teilabschnitt von ca. 30 m Länge eine Gabionenwand erstellt. In einem weiteren Teilabschnitt werden zwei Holzwände als jeweiliger Anschluss des Erdwalls an eine bestehende Halle aufgestellt. Mit dem Bau des Lärmschutzwalls verfolgt die Stadt Kamen aktiven Lärmschutz für die Bebauungen entlang der Bahnlinie. Nach Fertigstellung des Walles werden die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) (tags) eingehalten.



9.7 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler 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, reduziert 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 E-Fahrzeuge am Markt platzieren. Es ist weiterhin 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.⁹ Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % und 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.

⁹Umweltbundesamt, Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013



10. Langfristige Strategie

Die Stadt Kamen hat nur eingeschränkte Möglichkeiten, lärmindernde Maßnahmen umzusetzen. Da eine enge Verknüpfung von Lärminderungsplanung und Mobilitätsplanung besteht, sind vor allem integrierte Entwicklungskonzepte für Stadtteile oder ganze Stadtgebiete zur Senkung der Lärmbelastung zielführend. Über den Geltungszeitraum des Lärmaktionsplans hinaus (2023) sollte daher die Aufstellung eines Mobilitätsplans vorangetrieben werden (siehe auch Kap. 9.2).

Für die Lindenallee könnte es sinnvoll sein, langfristig eine Bebauung auf der östlichen Straßenseite anzustreben. Der Ortseingang könnte dadurch städtebaulich aufgewertet werden und den innerörtlichen Charakter unterstützen.



11. Finanzielle Informationen

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde belaufen sich auf 31.756,82 EUR.

11.2 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:

www.laerschutz.nrw.de/Foerderprogramme.

Die NRW-Bank gibt einen Förderrundbrief "Öffentliche Kunden" heraus, in dem aktuelle Informationen zum Thema "Lärmschutz in NRW" enthalten sind:

www.nrwbank.de/de/corporate/Publikationen/Publikationsinhaltsseiten/foerderrundbrief_oeffentliche_kunden.html.

Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Mobilität).

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. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und die Höhe der Förderung sind abhängig von der Prognose des Verkehrsaufkommens. Detaillierte Hinweise gibt Straßen.NRW unter www.strassen.nrw.de/umwelt/laerschutz.html. Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.



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

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 2. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz aus den Betroffenenzahlen aus der 3. und 4. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2023 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Als Anhang IV ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen aufgeführt ist.

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärm mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Eine Abschätzung der Anzahl der Betroffenen ist nicht möglich, da die Angaben entsprechend den rechtlichen Vorgaben nur als Summe für das gesamte Gemeindegebiet und nicht für einzelne Straßenabschnitte ausgewiesen werden. Damit ist eine abschnittsweise Abschätzung der Reduzierung der Anzahl der Betroffenen als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.



Anhang I.1
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Lärmaktionsplan Stadt Kamen 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
1	13546	Lindenallee: bessere Möglichkeiten für Radfahrer	Die Markierung von Schutzstreifen auf der Lindenallee ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zebrastrreifen für Schulkinder	Im Bereich der Einmündung Lindenallee/ Am Langen Kamp ist eine Mittelinsel zur Quersicherung vorhanden. Die zusätzliche Markierung eines Fußgängerüberwegs zur Schulwegsicherung wird seitens der Stadtverwaltung außerhalb des Lärmaktionsplans geprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Geschwindigkeit von 50 auf 30 herunter setzen da die tatsächliche gefahrene Geschwindigkeit viel höher liegt.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	13417	Meine Familie und ich begrüßen das Vorhaben an der Lindenallee eine Tempo 30 Zone einzurichten, da wir sehr unter dem Lärm von PKW und LKW sowie landwirtschaftlicher Fahrzeuge und dem ständigen Busverkehr leiden. Im Sommer ist es in der Woche kaum möglich auf der Terrasse zu sitzen. Schlafen mit geöffneten Fenster ist grundsätzlich unmöglich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Zeit ist vor unserem Haus eine Baustelle mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingerichtet, sodass wir jetzt den Unterschied deutlich beurteilen können. Es ist wesentlich ruhiger. Eine Wohltat. In der Vergangenheit haben wir uns bereits wegen der enormen Lärmbelastigung an Mitglieder des Stadtrats gewandt.	Zur Kenntnis genommen-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	13622	Der Hinweisgebende stellt die vorliegende Situation ausführlich dar und benennt am Schluss folgende konkrete Anregungen: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Querungssicherung Bereich Lindenallee / Lanstroper Str.	Die Einrichtung einer Querungsstelle im Bereich Lindenallee/ Lanstroper Straße wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Als langfristige Maßnahme könnte eine Bebauung auf der östlichen Seite dazu beitragen, den Ortseingang städtebaulich aufzuwerten und das Konzept der selbsterklärenden Straße zu verstärken.	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Parkbuchten die festgelegt werden.	In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der Lindenallee abgewartet werden, da durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch Beschleunigungsvorgänge beim Anfahren reduziert werden. Sollte eine Wirkung ausbleiben, wäre die Einrichtung von Parkbuchten zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	13621	Der Hinweisgebende stellt die vorliegende Situation ausführlich dar und benennt am Schluss folgende konkrete Anregungen: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Querungssicherung Bereich Lindenallee / Lanstroper Str.	Die Einrichtung einer Querungsstelle im Bereich Lindenallee/ Lanstroper Straße wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Als langfristige Maßnahme könnte eine Bebauung auf der östlichen Seite dazu beitragen, den Ortseingang städtebaulich aufzuwerten und das Konzept der selbsterklärenden Straße zu verstärken.	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Parkbuchten die festgelegt werden	In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der Lindenallee abgewartet werden, da durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch Beschleunigungsvorgänge beim Anfahren reduziert werden. Sollte eine Wirkung ausbleiben, wäre die Einrichtung von Parkbuchten zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Fahrradstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens ist als Maßnahme für die Lindenallee und Robert-Koch-Straße im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	13620	Der Hinweisgebende stellt die vorliegende Situation ausführlich dar und benennt am Schluss folgende konkrete Anregungen: Verringerung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Radfahrstreifen	Die Markierung eines Schutzstreifens ist als Maßnahme für die Lindenallee und Robert-Koch-Straße im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Querungssicherung Bereich Lindenallee / Lanstroper Str.	Die Einrichtung einer Querungsstelle im Bereich Lindenallee/ Lanstroper Straße wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Als langfristige Maßnahme könnte eine Bebauung auf der östlichen Seite dazu beitragen, den Ortseingang städtebaulich aufzuwerten und das Konzept der selbsterklärenden Straße zu verstärken.	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Verlagerung des Kfz- und Lkw-Schleichverkehrs	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Schaffung von festgelegten Parkbereichen - Straßenraumgestaltung	In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der Lindenallee abgewartet werden, da durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch Beschleunigungsvorgänge beim Anfahren reduziert werden. Sollte eine Wirkung ausbleiben, ist die Einrichtung von Parkbuchten von der Stadtverwaltung zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	13634	Tempo 30-Zone für die Lindenallee	Tempo-30-Zonen dürfen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken und kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist bereits als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durchfahrtsverbot für LKW über 7,5 Tonnen.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Fahrbahnunebenheiten beseitigen (nicht nur Lärmbeseitigung, sondern auch Vermeidung von erdbebenartigen Erschütterungen der Häuser).	Auf der Lindenallee zwischen Robert-Koch-Straße und Lanstroper Straße befinden sich keine gravierenden straßenbaulichen Schäden. Eine Erneuerung der Fahrbahndecke ist derzeit nicht vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Geschwindigkeitskontrollen (auch nachts).	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	13609	Im Bereich zwischen der Lanstroper Straße und der Einmündung Am Langen Kamp parken auf der Straße vermehrt Autos. Es wäre ratsam, Parkbuchten einzurichten, da dort ein vorbeifahren nicht immer reibungslos funktioniert. Auch ist eine erhebliche Lärmbelästigung festzustellen, weil ein ständiges Anfahren von Lkws oder Bussen aufgrund der gegebenen Umstände hier sehr häufig vorkommt. Trotz 3-fach Verglasung ist die Lärmbelästigung schon sehr stark.	In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der Lindenallee abgewartet werden, da durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch Beschleunigungsvorgänge beim Anfahren reduziert werden. Sollte eine ausreichende Wirkung ausbleiben, wäre die Einrichtung von Parkbuchten zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch sind Querungshilfen in dem genannten Bereich leider nicht vorhanden, sodass ein gefahrenloses Überqueren der Straße, insbesondere für Kinder, nicht zu gewährleisten ist.	Die Einrichtung einer Querungsstelle im Bereich Lindenallee/ Lanstroper Straße wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Als langfristige Maßnahme könnte eine Bebauung auf der östlichen Seite dazu beitragen, den Ortseingang städtebaulich aufzuwerten und das Konzept der selbsterklärenden Straße zu verstärken.	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch wird diese Strecke gerne als "Rennstrecke" benutzt, sodass sich hier kaum jemand an die vorgegebenen 50 km/h hält. Eine Reduzierung auf 30 km/h halte ich hier für angebracht im Rahmen der Sicherheit und aufgrund der Erholung im eigenen Garten.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	13607	Ich rege die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h an. Durch die unübersichtliche Parksituation entsteht vermehrt eine Art Stau und somit eine erhöhte Lärmbelästigung vor allem durch Lkws. Trotz 3-fach Verglasung hört man die Autos im Hausinneren. Wenn man an der Straße steht ist das Unterhalten in normaler Lautstärke kaum möglich.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zudem wird die Lindenallee in Höhe Lanstroper Straße gern als "Rennstrecke" genutzt. Dies führt zu erhöhter Lärmbelästigung und vor allem zu einer enormen Gefahrensituation. Durch ein Tempolimit 30 km/h würden sich sowohl Fahrradfahrer, Fußgänger und Anwohner sicherer und durch die Lärmreduzierung wohler fühlen.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	13592	Die Lindenallee muss ZONE 30 werden, weil hier die Autos, Busse und LKWs weit über die erlaubten 50 km fahren.	Tempo-30-Zonen dürfen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken und kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als Streckengeschwindigkeit ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Hinzu sollte man hier häufiger Tempo Kontrollen durchführen, was meiner Ansicht viel zu wenig passiert!	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	13590	Als Anrainerin der Lindenallee begrüße ich es sehr, dass Sie Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergreifen möchten/werden! Besonders in den Morgen- und Abendstunden ist der Lärm durch teilweise rasende Autos und Lkws unerträglich. Ich befürworte ein Tempolimit von 30 km/h auf der Lindenallee.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
11	13582	Lindenallee: Einrichtung von Parkverbotszonen und gekennzeichneten Parkplätzen/Parkflächen	In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der Lindenallee abgewartet werden, da durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch Beschleunigungsvorgänge beim Anfahren reduziert werden. Sollte eine ausreichende Wirkung ausbleiben, wäre die Einrichtung von Parkbuchten zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Durchfahrtsverbot für LKWs	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
12	13569	Ich bin für Tempolimit 30!! Erhebliche Lärmbelästigung sowie "Raserei" nimmt ständig zu.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	13568	Verkehrsinselfen, damit zwischendurch langsamer statt durchgehend 50km/h gefahren werden kann.	In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der Lindenallee abgewartet werden. Sollte eine Wirkung ausbleiben, wäre die Einrichtung von Verkehrsinselfen zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durchfahrtsverbot für LKWs ab 22 Uhr.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Intensivere Verkehrskontrollen an z.B. Wochenenden, da hier ein hohes Aufkommen an jugendlichen Rasern besteht, die das abendlich geringere Verkehrsaufkommen für Rennen nutzen.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Anstelle dessen vielleicht auch in der kompletten Lindenallee Tempo 30 mit Geschwindigkeitsbegrenzenden Maßnahmen wie Bodenwellen.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
14	13565	Nachfolgend erhalten Sie eine Stellungnahme zur Lärmbelastung an der Lindenallee auf Höhe der Hausnummern 37-54. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich das Verkehrsaufkommen und hier insbesondere der LKW-Verkehr erheblich vermehrt hat. Eine direkt vor unserem Haus (Hausnummer 39A) befindliche Bodenwelle in der Straße, welche bereits nach dem Bau unserer Wohneinheiten (Hausnummer 37-53B) im Jahre 1999-2000 bemängelt wurde, verstärkt die Lärmbelastung zusätzlich. Wenn LKWs, Trecker oder Busse die Bodenwelle überqueren, kommt es teilweise in unserem Haus dazu, dass unsere Gläser im Schrank klirren.	Zur Kenntnis genommen, wird verwaltungsintern weitergeleitet	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ganz besonders am Herzen liegt uns die Parksituation in Höhe der Häuser mit den Hausnummern 44-52 (verstärkt in den Abendstunden). Trotz durchgezogener Linie parken die Autos hier fast ohne Unterbrechung bis kurz vor die Kurve in Richtung Westicker Straße. Wenn wir in die zu den Häusern mit den Hausnummern 37-53B gehörende private Zufahrtsstraße einbiegen möchten, müssen wir grundsätzlich in den Gegenverkehr fahren. Dies ist sehr gefährlich und birgt ein erhebliches Unfallrisiko. Auch wenn wir unsere Zufahrtsstraße verlassen wollen, ist es nicht immer gegeben, dass wir mit unserem Auto aufgrund der parkenden	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Autos auf der gegenüberliegenden Seite im Einfahrtbereich in einem Zug auf die Straße gelangen können, was ebenfalls sehr gefährlich ist.		
		Bezüglich der Lärmbelästigung ist die beschriebene Parksituation ebenfalls von Bedeutung, denn jedes Auto und jeder LKW müssen vor den parkenden Autos bremsen und anhalten, da grundsätzlich Gegenverkehr vorhanden ist. Das nachfolgende Anfahren ist sehr laut und stört extrem. Ich möchte nochmals darauf hinweisen, dass dies vermieden werden könnte, da dort eigentlich eine durchgezogene Linie vorliegt. Eine regelmäßige Kontrolle durch die Stadt am Abend (nach Feierabend) wäre hier sinnvoll.	In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der Lindenallee abgewartet werden, da durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch Beschleunigungsvorgänge beim Anfahren reduziert werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weiterführend möchte ich anmerken, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h nur selten eingehalten wird. Insbesondere im Sommer wird die Lindenallee nachts gerne als "Rennstrecke" (auch von Motorrädern) genutzt.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	13632	Tempo 30 soll für die ganze Lindenallee gelten	Die im Rahmen des Lärmaktionsplans können sich lokal wirksame Maßnahmen nur auf die identifizierten Belastungsachsen beziehen. Die Belastungsachse Lindenallee endet in Höhe der Lanstroper Straße. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen auf der Lindenallee.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Erneuerung der Straßenoberfläche.	Die Fahrbahn ist derzeit in einem guten Zustand. Es sind lediglich eine Vielzahl von Nähten vorhanden, die jedoch im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen nicht ausbleiben. Eine Fahrbahnerneuerung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Anlage von Fahrradschutzstreifen.	Die Markierung eines Schutzstreifens ist als Maßnahme für die Lindenallee und Robert-Koch-Straße im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Überprüfung der Parksituation an der Lindenallee (teilweise wird an gefährlichen Stellen geparkt).	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Überprüfung der LKW-Navigation (Lindenallee als Route?) und evtl. LKW-Fahrverbote.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkkonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
16	13636	Der Hinweisgebende stellt die vorliegende Situation ausführlich dar und benennt am Schluss folgende konkrete Anregungen: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Parken an der Straße im Bereich von aus laufendem Kurven untersagen	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Straßenlaternen ergänzen.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
17	13560	(Es liegen Fotos zur Eingabe vor) Für den Bereich der Lindenallee "Langer Kamp Richtung Lanstroper Straße" rege ich an, die Bodenwellen, die nach dem Verlegen diverser Anschlussrohre beim Schließen der Fahrbahndecke entstanden und sich seit nunmehr 20 Jahren nicht	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		senken, auf Fahrbahnhöhe anzugleichen, damit die momentanen Erschütterungen, die unsere Häuser Nr. 37 bis 41 sowie Nr. 42 "Brummifahrer"innen" im Normaltempo in Schwingung versetzen, aufhören.		
		Das Parken auf der Fahrbahn in Höhe Hausnummer 46 bis 52 und sogar im beginnenden Kurvenbereich gefährdet Verkehrsteilnehmer beider Fahrtrichtungen und muss unterbunden werden. Verkehrsfluss stört weniger als starke Bremsmanöver und das zusätzliche Quietschen von Bremsen.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Zufahrt zu den Hausnummern 37-53 wird durch die parkenden Autos gegenüber vor Nummer 48/50 stark eingeschränkt und behindert. Der Verkehr aus nördlicher Richtung kann wegen der Kurve nichts sehen. Das Aus- bzw. Einfahren mit Anhängern über 2,50 m Länge ist - egal in welche Richtung - lebensgefährlich.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Alle Radfahrer sind stark gefährdet, daher warten wir seit Jahren auf eine "Fahradabtrennung" auf der Fahrbahn der Lindenallee und Robert-Koch Straße bis zur Wasserkurler Straße.	Die Markierung eines Schutzstreifens ist als Maßnahme für die Lindenallee und Robert-Koch-Straße im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich unterstütze die vorgeschlagenen Maßnahmen wie in Entwurf 3. Runde Lärmaktionsplan zu lesen: Reduzierung der Geschwindigkeit, neuer Flüsterasphalt mit Abtragen den Bodenwellen das Schaffen von "Schutzstreifen für Radfahrer beidseitig" sowie ein Parkverbot zwischen "Langer Kamp und Braunebach.	Im Entwurf des Lärmaktionsplans der 3. Runde sind lediglich die beiden Maßnahmen "Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit" und "Beidseitige Markierung von Schutzstreifen" enthalten. Weitere Maßnahmen sind auf der Lindenallee nicht vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Danach bitte nur einseitiges Parken bis zum Kreisverkehr Lanstroper Straße.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
18	13559	Tempo 30 für die Lindenallee.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
19	13660	Die Fahrbahn wurde wegen Kanalarbeiten geöffnet und wieder verschlossen, dabei entstand eine Fahrbahnkante die Erschütterungen, bei Befahren von Fahrzeugen bis in mein Haus übertragen. Durch die ständigen Vibrationen wird die Substanz des Gebäudes angegriffen. Lärm macht krank.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Meine Vorschläge: ▪ Reduzierung auf 30 km/ h	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Fahrhahinstantsetzung (keine Fahrbahnkante im Hausbereich) in Höhe Lindenallee 81 / 84	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Durchfahrt für LKWs abends verboten	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
20	13659	(Es liegen Fotos zur Eingabe vor) Die Lärmbelästigung durch den PKW/LKW-Verkehr auf der Lindenallee hat in den vergangenen Jahren enorm zugenommen, wobei die Geschwindigkeit nicht immer eingehalten wird.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Die Straße wurde von Hausnummer 84 zu Hausnummer 81 aufgerissen und wieder verschlossen (Kanalrevidierung). Nach dem Verschließen der Fahrbahndecke kam es zu erheblichen Erschütterungen in den angegebenen Gebäuden. Danach wurde die Straßendecke nochmals geöffnet und anschließend größer und schräg zur Fahrtrichtung verschlossen, auch dieses stellt keine zufriedenstellende Lösung da. Die Fahrbahnkanten beim Überfahren von Fahrzeugen führen zu Erschütterungen in den Häusern 81 und 84. Die Erschütterungen in den Häusern führen zu Rissen(siehe Fotos). Zur Feststellung der Sachlage/Erschütterungen darf gerne eine Erschütterungsmessung im Haus stattfinden.		
		Linienbusse fahren in Taktungen von 30 Minuten in beiden Richtungen vorbei. Beim Einfahren in die Haltebucht (Höhe Hs. Nr 84) des Öfteren der Gehsteig tuschiert wird dieses führt zu weiteren Erschütterungen im Wohnhaus.84	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird an die VKU weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Maßnahmen: ▪ Fahrbahndecke instandsetzen.	Die Fahrbahn ist in einem guten Zustand. Es sind lediglich eine Vielzahl von Nähten vorhanden, die jedoch im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen nicht ausbleiben. Eine Fahrbahnerneuerung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Ab 20 Uhr keine Durchfahrt für Fahrzeuge über 7,5 t.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkkonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		▪ Geschwindigkeitskontrollen.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet. Sobald die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wurde, sind regelmäßige Kontrollen erforderlich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		▪ Gehsteig weiter absenken.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
21	13653	Meine Anregungen zur Reduzierung der Lärmbelästigung wäre die Einführung eines Tempolimits auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Es wird auf der Lindenallee viel zu schnell gefahren was einen höheren Lärmpegel bewirkt. Weiter würde eine Querungssicherung für Personen und die Anlage von Radfahrstreifen für eine aufmerksame Teilnahme der Verkehrsteilnehmer sorgen. Die Verkehrsteilnehmer fahren aufmerksamer und vorsichtiger und dadurch langsamer. Der Lärmpegel wird reduziert.	Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Einrichtung einer Querungsstelle im Bereich Lindenallee/ Lanstroper Straße wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Als langfristige Maßnahme könnte eine Bebauung auf der östlichen Seite dazu beitragen, den Ortseingang städtebaulich aufzuwerten und das Konzept der selbsterklärenden Straße zu verstärken. Die Markierung von Schutzstreifen auf der Lindenallee ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
22	13550	Unser Grundstück grenzt an den Wall der Aufschüttung für die Bahnüberquerung der Wasserkurler Straße über die Bahnlinie Hamm/Dortmund. Die Lärmbelastung hat auch hier in den vergangenen Jahren massiv zugenommen, so dass schlafen	Das LANUV hat alle Straßen mit einer DTV >8.200 Kfz kartiert. Die Wasserkurler Straße gehört dazu. Die Auslöswerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts werden aber lediglich auf dem Abschnitt zwischen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		bei offenem Fenster nicht möglich ist - auch der Aufenthalt auf dem Grundstück durch die Geräusentwicklung stark negativ beeinflusst ist. Wir bitten dringend die Stadt Kamen bei ihrer Planung auch diesen Teil der Wasserkurler Straße mit einzubeziehen.	Schimmelstraße und Jägerweg überschritten, so dass die Wasserkurler Straße im Bereich Kottenpfad keine Belastungsachse darstellt.	
23	13552	Wir sind Erstbezieher im Baugebiet Kottenpfad 13, und unser Grundstück grenzt an den Wall der Aufschüttung für die Bahnquerung der Wasserkurler Straße über die Bahnlinie Hamm/Dortmund. Die Lärmbelastung hat auch hier in den vergangenen Jahren massiv zugenommen, so dass Schlafen bei offenem Fenster nicht möglich ist, und auch der Aufenthalt auf dem Grundstück durch die Geräusentwicklung stark negativ beeinflusst ist. Wir bitten dringend die Stadt Kamen bei ihrer Planung auch diesen Teil der Wasserkurler Straße mit einzubeziehen.	Das LANUV hat alle Straßen mit einer DTV >8.200 Kfz kartiert. Die Wasserkurler Straße gehört dazu. Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts werden aber lediglich auf dem Abschnitt zwischen Schimmelstraße und Jägerweg überschritten, so dass die Wasserkurler Straße im Bereich Kottenpfad keine Belastungsachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
24	13554	In dem Zeitungsbericht vom 17.01.2020 Gegenmaßnahmen wegen Lärmbelästigung durch den Autoverkehr- stellen wir fest, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen im Lärmaktionsplan auch die Wasserkurler Straße in Kamen-Methler betreffen. Eine gute Entscheidung, eine Tempo 30 Zone wäre angebracht. Entsetzt sind wir darüber, dass vorgesehen ist, die Tempo 30 Zone nur zwischen Schimmelstraße bis zum Jägerweg einzurichten. Wir wohnen in den Reihenhäusern Schmiedeweg 30 bis 40 und bekommen den Straßenlärm auch besonders stark mit. Unsere Häuser/ Gartengrundstücke grenzen an der Wasserkurler Straße, getrennt durch einen kleinen Grünstreifen. Nachts bei offenem Fenster schlafen geht überhaupt nicht. Es ist als ob von der Afferder Straße bis zur Körne-Brücke/Jägerweg, bzw. umgekehrt, noch einmal richtig Gas gegeben wird, weil dort weniger Häuser stehen. Wir haben vor ca. 30 Jahren schon einmal um eine Lärmmessung und Lärmberuhigung gebeten. Damals sagte man uns, die Wasserkurler Straße sei eine Landesstraße und Sie nicht zuständig dafür. Jetzt möchten wir Sie bitten, auch eine Lärmmessung hinter dem Jägerweg/ Körnebrücke bis zur Afferder Straße vorzunehmen und wir beantragen, die Tempo 30 Zone von der Schimmelstraße bis zur Afferder Straße zu verlängern. Wir hoffen sehr, dass das möglich ist.	Das LANUV hat alle Straßen mit einer DTV >8.200 Kfz kartiert. Die Wasserkurler Straße gehört dazu. Die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts werden aber lediglich auf dem Abschnitt zwischen Schimmelstraße und Jägerweg überschritten, so dass die Wasserkurler Straße im Bereich Schmiedeweg keine Belastungsachse darstellt. Hinweis: Lärm wird grundsätzlich berechnet und nicht gemessen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
25	13427	Die Lärmelastung von der Wasserkurler Straße ist seit Jahren stetig gestiegen. Die Autos und Motorräder rasen die Brücke runter und beschleunigen beim Hinauffahren, und das ab 7.00 Uhr morgens bis spät in den Abend, so dass man kaum auf der Terrasse und bei offenem Fenster nicht mehr schlafen kann.	Die individuelle Fahrweise kann der Lärmaktionsplan nicht beeinflussen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Hinzu kommt noch, dass durch den Umbau des Bahnhofs Methler sich der Lärm der vorbeifahrenden Züge auch noch erheblich erhöht hat.	Die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) ganztags/ nachts werden im Bereich Methler entlang der Schienenstrecke des Bundes überschritten. Für den Lärmaktionsplan, Teil Schienenlärm, ist nicht die Stadt Kamen, sondern das Eisenbahnbundsamtsamt zuständig (siehe auch entsprechendes Kapitel im LAP), das ein eigenes Mitwirkungsverfahren durchgeführt hat.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
26	13631	Die Brücke, die über die Körne führt, scheint in den Dehnungsfugen abgerissen zu sein. Eine große Mulde ist entstanden. Die Autos, insbesondere LKWs, heben förmlich ab und großer Lärm entsteht (wie in einem Stahlwerk). Diese Löcher müssten schnellstens verfüllt werden. Die Erschütterungen haben zu einem Versetzen meines Hauses geführt. Alle Türen und Fenster öffnen und schließen von alleine.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
27	13648	Der Hinweisgebende stellt die vorliegende Situation ausführlich dar und benennt am Schluss folgende konkrete Anregungen: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Wasserkurler Straße:		

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ vor der Einmündung: Hohes Feld in die Wasserkurler Straße (aus Richtung Massen) ▪ im Einzugs-Bereich: Einmündung Hohes Feld in die Wasserkurler Straße ▪ hinter Einmündung: Hohes Feld in die Wasserkurler Straße, bis mindestens hinter das neue Kindergarten-Gebäude 	<p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen der Einmündung Hohes Feld in Richtung Norden bis zur Schimmelstraße ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen der Einmündung Hohes Feld in Richtung Norden bis zur Schimmelstraße ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen der Einmündung Hohes Feld in Richtung Norden bis zur Schimmelstraße ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Weiterer Anregung zur Wasserkurler Straße, Bereich zwischen Schimmelstraße – Tankstelle – Ahornweg: Mit dem LAP 2, wurde im Bereich: Ahornweg / Tankstelle (auf der gegenüberliegenden Seite der Tankstelle) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Park-Verbotzone eingerichtet. Leider kommt es aber trotzdem noch immer zu gefährlichen Verkehrs-Situationen im Bereich: Ausfahrt Tankstelle und Ahornweg, da die Park-Verbotzone nicht ausreichen lang ist! Problem: im Bereich Ausfahrt Tankstelle (Richtung Ahornweg)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus Richtung Massen kommenden Fahrzeuge überholen die, gegenüber der Tankstellen-Ausfahrt, parkenden Fahrzeuge. ▪ Die aus Richtung Bahnhof-Methler kommenden Fahrzeuge werden gezwungen (bzw. müssen dann) nach rechts ausweichen und haben nun das Problem, dass dann im Bereich der Tankstellen-Ausfahrt (Richtung Ahornweg) die Straße sich verengt und es zu gefährlichen Verkehrs-Situationen kommt. <p><u>Lösungsansatz:</u> Park-Verbotzone verlängern.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
28	13551	<p>Es betrifft in Kamen Wasserkurl die Massener Straße von der Wasserkurler Straße bis zum Ortsausgang in Richtung Massen. Da die Wasserkurler Straße (die L 821 Wasserkurler Straße) in Teilbereichen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung vorgesehen ist und ein Großteil der Fahrzeugfrequenz die Zufahrt aus Richtung Unna Massen über die Massener Str. erfolgt, rege ich die Verlängerung der 30 km-Zone über die Wasserkurler Straße / Massener Straße bis Ortsausgang Richtung Unna Massen an. Dieser gesamte Straßenverlauf ist unter anderem durch Schwerlastverkehr und als Umgehung von Verkehrsstörungen im Bereich Kamener Kreuz A1 und A2 betroffen.</p>	<p>Das LANUV hat alle Straßen mit einer DTV >8.200 Kfz kartiert. Die Massener Straße gehört dazu. Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) ganztags/ nachts werden aber nur vereinzelt überschritten, so dass die Massener Straße keine Belastungsachse darstellt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
29	13553	<p>Ab Seite 91 des Entwurfs wird unter Punkt 9.5.2 der Bereich L 663 Heerener Straße (Bebauung Schäferstraße) behandelt. Es wird nur die Wohnbebauung von der Schäferstraße 52 bis zur Kreuzung Gutenbergsstraße berücksichtigt. Wieso wird die Wohnbebauung auf der Schäferstraße im Bereich Hausnummer 36b und 34h, g ausgelassen? Der Verkehr hört ja nicht einfach bei Hausnummer 52 auf. Dieses ist ja auch an verschiedenen Lärmkarten im Lärmaktionsplan zu erkennen. Es sollte das Teilstück der Heerener Straße von der Kreuzung Unnaer Straße/Dortmunder Allee bis zur Heerener Straße/Höhe Schäferstraße 52 mit berücksichtigt werden. Insbesondere der Kreuzungsbereich Henry-Everling-Straße/Heerener Straße, da sich durch die Neuansiedlung von Firmen wie Flaschenpost das Verkehrsaufkommen nochmals gesteigert hat.</p>	<p>Grundsätzlich werden nur die Wohngebäude betrachtet, die oberhalb der Auslöswerte von 55/ 65 dB(A) nachts/ ganztags liegen. Die beiden Wohngebäude Schäferstraße, Haus Nr. 34 h und g, können aufgrund ihrer Lage unmittelbar am planfreien Knotenpunkt Hochstraße/ Heerener Straße der Belastungsachse Hochstraße zugeordnet werden. Das Gebäude Schäferstraße, Haus Nr. 36 b wird der Heerener Straße zugeordnet. Der Abstand zwischen dem Gebäude Schäferstraße, Haus Nr. 36 b, und den Gebäuden Schäferstraße, Haus Nr. 52 bis 58, beträgt aufgrund der isolierten Lage (von Haus Nr. 36 b) ca. 140 m. Dieser ist zu groß, um eine durchgängige Belastungsachse auszuweisen. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens durch die Neuansiedlung von Firmen wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der 4. Runde berücksichtigt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Zudem ist ja auch noch mit einer weiteren Zunahme zu rechnen, wenn das Logistikgebiet an der Henry-Everling-Straße komplett erschlossen ist. Wie aus der Presse mitgeteilt wurde werden hier bis zu 1200 Arbeitsplätze insgesamt entstehen und auch die müssen ja zu Ihrem Arbeitsplatz kommen, was auch zu einem</p>	<p>Der Anstieg des Verkehrsaufkommens durch die Neuansiedlung von Firmen wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der 4. Runde berücksichtigt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		zusätzlichen Verkehrsaufkommen in dem Bereich führt. Somit sollte nicht nur sondern muss der Teilbereich mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Zudem sind in den beiden voran gegangenen Lärmaktionsplänen auch schon Teile der Dortmunder Allee und Unnaer Straße berücksichtigt, so dass man durch den noch fehlenden Teil nun ein vollständiges Bild über die Lärmbelastung im Bereich Dortmunder Allee/ Heerner Straße erhält.		
30	13545	Ich wohne in Kamen Heeren und somit quasi direkt an der Heerener Straße. Durch den ständig zunehmenden Verkehr ist die Lärmbelastung doch erheblich. Das Beschleunigen der Autos auf diesem kurzen Abschnitt speziell auch durch Motorräder stellt ein empfindliche Lärmbelästigung dar. Die zunehmenden LKWs die oft das Kamener Kreuz umfahren wollen(Mautpflicht), sowie immer mehr Ansiedlung von Logistik im Umfeld von Kamen, Bönen und Unna bedeutet immer mehr Lärm. Selbst Nachts kann man durch den Lärm der durchfahrenden LKWs das Fenster nicht offen stehen lassen.	Die individuelle Fahrweise kann der Lärmaktionsplan nicht beeinflussen. Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auf dem Teilstück Heeren Ortsausgang und Ortseingang Werve wird Tempo 50 aufgehoben und auf Tempo 70 erhöht, wobei es sich dabei gerade mal um 400-500 Meter handelt. In dem Abschnitt ist zum einen die Ausfahrt des Netto Marktes und des Wohngebietes Bertolt-Brecht-Straße, wo es immer wieder zu brenzlichen Situationen kommt. Oft habe ich schon Beinahe-Unfälle mit quietschenden Bremsmanövern gesehen und gehört, weil die Geschwindigkeit von 70 km/h für die Ausfahrt eigentlich viel zu hoch ist.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, werden aber verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zum anderen kreuzt im Bereich Mühlbach/Heerener Straße ein Fahrradweg. Dort ist ebenfalls noch Tempo 70 mit einem dadurch eher lächerlichen Hinweisschild "Achtung Fahrradfahrer" wodurch das Überqueren der Fahrbahn mit dem Rad bzw. zu Fuß eher einer Mutprobe gleichkommt. Ein Bild füge ich bei.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, werden aber verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Als Fazit möchte ich damit einfach nur sagen, das durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 50 im besagten Bereich, der gerade einmal 400-500m beträgt, die Lärmbelästigung und Gefahr für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger dadurch erheblich reduziert werden könnte.	Die meisten Wohngebäude auf der Heerener Straße befinden sich im Außenbereich (§ 35 BauGB). Die Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung für bauliche Anlagen sind wie in einem Misch-, Dorf- und Kerngebiet anzusetzen. Diese liegen derzeit bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts und werden auf der Heerener Straße nur an einzelnen Gebäuden überschritten (nach RLS-90) und stellen damit keine Belastungsachse dar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
31	13556	Ich möchte Sie bitten für den Stadtteil Südkamen die Dortmunder Allee, im Bereich zwischen Südkamener Str. und Siegeroth mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Der Abschnitt der Dortmunder Allee ist dort beidseitig bebaut (Anlieger Feuerbachstr. u. Bückeburger Str.). Auf dem o.g. Abschnitt ist der LKW- und Autoverkehr in den letzten 12-15 Jahren sehr, sehr stark angestiegen. Somit auch der Lärmpegel. Der Verkehr beruhigt sich erst in der Zeit ab ca. 21:00 Uhr bis 06:00 Uhr in der Früh.	Die Dortmunder Allee wurde aufgrund ihrer DTV < 8.200 Kfz von der Stadt Kamen freiwillig kartiert. Auf dem Abschnitt zwischen Südkamener Straße und Siegeroth werden die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) nur vereinzelt überschritten, so dass die Dortmunder Allee auf dem genannten Abschnitt keine Belastungsachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
32	13573	Der hehre Gedanke eines Lärmaktionsplans wird durch den Bau der geplanten "Südspange" nicht nur konterkariert, sondern ad absurdum geführt!!!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Situation der BürgerInnen in Kamen-Süd stellt sich aktuell so dar: Lärm durch die Bahnlinie einerseits, (sehr viel) Lärm durch Hochstraße, Dortmunder Allee und Autobahn andererseits! Letzteres dadurch getoppt, dass die - genehmigten Neubauten im Gewerbegebiet den Autobahnlärm zusätzlich spiegeln und Richtung Kamen-Süd zurückwerfen:- Jetzt noch weiterer Individualverkehr (Lkw!!!) über die Dortmunder Allee. Bringt Entlastung für die Südkamener Straße, ja - aber nicht für die Bürger in Kamen-Süd! Darüber hinaus wird ganz rasch der Verkehr Richtung Autobahn - Verbote hin oder her - wieder über die Unnaer Straße fließen! Denn wo kein Kläger, da	Die Veränderungen der Verkehrsbelastungen auf der Dortmunder Allee wurden im Planverfahren "Spange Südkamen" dargestellt. Ab 2021 ist zudem die Erneuerung der Dortmunder Allee mit lärmminimierendem Asphalt vorgesehen. Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich mit der aktuellen Lärmsituation und berücksichtigt keine zukünftigen Entwicklungen. Diese fließen erst in die nächste Runde ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		kein Richter. Und Kontrolle und Sanktionen sind erfahrungsgemäß so gut wie ausgeschlossen...		
		Also "Dankeschön" für diese Lärmpolitik seitens der Stadt (Achtung: Ironie)!!! Hoffe, ich kann diese bei all dem Lärm akustisch verstehen - inhaltliche Erklärungen dürften euch ohnehin schwerfallen?! Würde aber gerne Lösungsvorschläge vernehmen...	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
33	13528	B233 - Hochstraße im Bereich Bahnhofstraße. Mein Schlafzimmer befindet sich im 1. OG meines Hauses parallel zur Hochstraße B233 - ohne Fenster in Richtung Hochstraße. Das Dach des Hauses ist entsprechend dem Alter der Immobilie gedämmt. Der Verkehrslärm beginnt morgens gegen 4 Uhr wenn LKWs der Logistikbranche leere Containerbrücken in Richtung Gewerbegebiet Avarto - ehem. Kettler Gelände bringen. Aufgrund der Dehnungsfuge im Einfahrtsbereich der B233 Höhe Gerberweg und des schlechten / defekten Fahrbahnbelages in Kombination mit dem unterdimensioniertem Lärmschutz ist ab dieser Zeit kein Schlafen mehr möglich. Die Situation wird sich sicherlich noch verschlechtern, sobald das ehem. Gelände LSZ neu erschlossen ist und ein weiteres Logistikzentrum dort angesiedelt wird.	Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärmschutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein nächtliches LKW Fahrverbot in Kombination mit einer korrekten Dimensionierung der Lärmschutzwälle (Höhe mind. 3m) sowie die Sanierung des Fahrbahnbelages ist m.E. notwendig und sinnvoll.	Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärmschutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
34	13509	B233 - Hochstraße im Bereich Bahnhofstraße. Wir haben den Verkehrslärm im 1 OG im Haus Gerberweg 4a in Richtung Hochstraße gemessen und es wurden Peaks von bis zu 91 DB ausgewiesen. Der Lärm beginnt morgens gegen 4 Uhr wenn LKWs der Logistikbranche leere Containerbrücken in Richtung Gewerbegebiet Avarto - ehem. Kettler Gelände bringen. Aufgrund der Dehnungsfuge im Einfahrtsbereich der B233 Höhe Gerberweg und des schlechten / defekten Fahrbahnbelages in Kombination mit dem unterdimensioniertem Lärmschutz ist ab dieser Zeit kein Schlafen mehr möglich. Die Situation wird sich sicherlich noch verschlechtern, sobald das ehem. Gelände LSZ neu erschlossen ist und ein weiteres Logistikzentrum dort angesiedelt wird.	Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärmschutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein nächtliches LKW Fahrverbot in Kombination mit einer korrekten Dimensionierung der Lärmschutzwälle (Höhe mind. 3m) sowie die Sanierung des Fahrbahnbelages ist m.E. notwendig und sinnvoll.	Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärmschutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
35	13633	Betrifft die Hochstrasse aus Unna kommend , Abfahrt Richtung Rathaus/Amtsgericht: Direkt an der abschüssigen Abfahrt liegt der Sesekepark mit Fitnessgeräten und einem Kindertrampolin. Die Lärmschutzwand endet an der Hochstr. sodass die Abfahrt nur mit niedrigen Leitplanken versehen ist. Ständig fahren Speditionen wie von Rabe im Hemsak, LKW, Busse, Feuerwehr und Krankenwagen und viele viele PKW die Abfahrt auf und ab. Sicherer und lärmgeschützter wäre es, wenn die Lärmschutzwand bis zum Ende der Leitplanken fortgeführt wird. Die Besucher des Parks, Anwohner der Klosterstrasse und der Kindergarten würden von der Verlängerung der Lärmschutzwand profitieren.	Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärmschutz. Der Hinweis zur Verlängerung der Lärmschutzwand wird an den Straßenbaulastträger weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
36	13580	Im LAP Stufe 2 aus dem Jahr 2015 heißt es auf Seite 68, dass die Hochstraße (B 233) als Autobahnzubringer eine DTV von 22.667 Kfz und einen Lkw-Anteil von 5,6 % tagsüber und 6,4 % nachts hat und überwiegend durch ausgewiesene In-	Der LAP der Runde 2 ist nicht mehr aktuell. Die darin enthaltenen Informationen wurden aktualisiert und im LAP der 3. Runde dargestellt. Für die Hochstraße (B233) wurde im Rahmen der Bundesverkehrswegezahl 2015 eine DTV von 30.168 Kfz/24 h ermittelt. Dies stellt	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		<p>dustrie- und Gewerbegebiete verläuft. Eine Fahrbahndeckensanierung mit lärm-minderndem Asphalt wurde aufgrund der geringen Anzahl an betroffenen Anwoh-nern bereits damals durch Straßen.NRW als unwirtschaftlich eingestuft, trotz der seinerzeit schon sehr hohen Belastung. Ohne konkrete Zahlen zur Hand zu ha-ben, gehen wir davon aus, dass die DTV nicht nur geringfügig zugenommen hat. Das zeigen die Entwicklungen an anderer Stelle auf Kamener Stadtgebiet, ergibt sich aber auch bspw. durch erfolgte Gewerbeansiedlungen in nächster Umge-bung. Diese Gewerbeansiedlungen in der jüngeren Vergangenheit (Arvato - Ber-telsmann) sowie Baumaßnahmen an der B233 selbst im Jahr 2017 lassen daher arg an der Richtigkeit der Einschätzung durch Straßen.NRW zweifeln, insbeson-dere da aus den aufgeführten Daten und Statistiken leider nicht erkennbar ist, wann zuletzt eine Messung der Lärmbelastung erfolgt ist.</p>	<p>neben weiteren Kriterien die Grundlage für die Lärmberechnung dar. Die Zahlen werden im Rahmen der 4. Runde des Lärmaktionsplans wieder aktualisiert.</p>	
		<p>Der Hinweisgebende stellt die vorliegende Situation ausführlich dar und benennt am Schluss folgende konkrete Anregungen: 1. Ggfs. aktuelle Messungen durchzuführen, um zu überprüfen, ob die Einschät-zung von Straßen.NRW gehalten werden kann oder die Lärmbelastung doch so massiv ist, dass es auch lohnt, "die wenigen" zu schützen.</p>	<p>Die strategischen Lärmkarten werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich berechnet. Die aktuelle Lärmberechnung hat gezeigt, dass nur an wenigen Gebäuden die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) ganztags/ nachts überschritten werden und die Unnaer Straße somit keine Belastungsachse darstellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>2. Im Anschluss daran Lärmschutzwände an der B 233 (Höhe DasDies "Die Stö-bererei", Unnaer Straße) bis einschließlich Beginn Unnaer Straße (Tempo 30-Zone) zu verbauen. Sofern bspw. durch geplante Sanierungsarbeiten im Brückenbe-reich auf der B 233 bereits vorhandene Lärmschutzwände ausgewechselt werden müssten, könnten diese hierfür verwendet werden. Entgegen der Aussage im LAP Stufe 3 (Entwurf) ist die Hochstraße tatsächlich nicht durchgängig mit Lärm-schutzwänden versehen. Eine Versetzung von auszutauschenden Elementen wäre eine kostengünstige und nachhaltige Maßnahme, da hier auch Entsor-gungskosten gespart werden könnten für Material, dass durchaus noch anderwei-tig genutzt werden kann und nicht einer Entsorgung zugeführt werden muss. Die geplante Sanierung der Hochstraße (S.61, Entwurf LAP Stufe 3) bietet hier nun einmalig die Gelegenheit, langfristig weitere nachhaltige Lärmschutzmaß-nahmen zu ergreifen, die die Anwohner wirksam vor dem weiter zunehmenden Verkehrslärm schützen.</p>	<p>Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärm-schutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert. Der Hinweis zur Verlängerung der Lärmschutzwand wird an den Straßenbausträger weitergeleit-et.</p>	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
37	13571	Die Hochstraße sanieren.	<p>Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärm-schutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Brückenlager reparieren.	<p>Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärm-schutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert. Die Sanierung der Brückenla-ger ist im Sommer 2020 erfolgt (im Zuge umfassender Sanierungsar-beiten an der Hochstraße).</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Lärmschutzwand erhöhen.	<p>Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärmschutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert.	
38	13567	Lärmschutzwand Hochstraße im Bereich Heerener Straße, Schäferstraße und im Bereich des AWO-Bereiches.	Für die Hochstraße sind im Lärmaktionsplan folgende Maßnahmen enthalten: Prüfung Einbau eines hochlärmmindernden Asphalts im Zuge der Fahrbahnsanierung und Erweiterung bestehender Lärmschutz. Durch die Fahrbahnsanierung wird der vom Brückenbauwerk ausgehende Lärm erheblich reduziert. Der Hinweis zur Verlängerung der Lärmschutzwand wird an den Straßenbausträger weitergeleitet.	Aufnahme in den Lärmaktionsplan.
		Lärmschutzwand Heerener Straße/Dortmunderstraße im Bereich der Gärten (Unnaerstraße 19 und der AWO).	Im Bereich der Heerener Straße/ Dortmund Straße und Unnaer Straße werden lediglich an einem Gebäude die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) überschritten. Die Errichtung einer Lärmschutzwand ist somit für den Straßenbausträger nicht wirtschaftlich. Der Gebäudeeigentümer kann jedoch Maßnahmen zur privaten Lärmsanierung nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90 passiven Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragen (siehe Kap. 11.2 im LAP).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weitere beruhigende Maßnahmen im Bereich Unnaerstraße durchführen. Leider greifen hier die bereits getroffenen Maßnahmen nicht, um den LKW-Verkehr umzuleiten so wie eigentlich erhofft.	Die Unnaer Straße wurde von der Stadt Kamen freiwillig kartiert (DTV < 8.200 Kfz). Die Auslöswerte von 65/ 55 dB(A) werden nur vereinzelt überschritten, so dass die Unnaer Straße keine Belastungssachse darstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
39	13657	Seit die Firma Arvato und weitere Gewerbegebiete im UMKREIS in Betrieb sind, hat sich das Verkehrsaufkommen stark vermehrt. In erster Linie stelle ich fest, dass der LKW-Verkehr stark zugenommen hat. Viele LKWs nutzen die Hochstraße um zur A2 zu kommen, statt, wie möglich, den kürzeren Weg zur A1 zu nehmen, der aber über das Kamener Kreuz führen würde, welches ziemlich regelmäßig durch Staus auffällt.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Ich fordere ein Durchgangsverbot für Lkws, die Kamen nicht als Zulieferer direkt anfahren.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Auf jeden Fall muss ein Nachtfahrverbot ausgesprochen werden. Zum Gesundheitsschutz der Anlieger muss die Kommune Sorge tragen, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Eine Lärmreduzierung wäre nicht minder gesundheitsfördernd bzw. erhaltend.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen,	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			len, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
		Die Schaltung der Ampelanlage sollte an das Verkehrsaufkommen angepasst werden, so dass die Phasen sich zum Beispiel verkürzen oder verlängern, je nach Uhrzeit oder Bodensignal ausgelöst durch wartende Autos.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsimtern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Regelmäßige Kontrollen des Fahrverhaltens, auch nachts, wären wünschenswert.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lüneener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Der Lärmaktionsplan wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.
40	13469	Auch die Derner Str. ist von einem zu hohen Lärmpegel betroffen, steht aber leider nicht in der Anlage. Nach dem Umbau wurde zwar die Geschwindigkeit auf 30km/h begrenzt, aber leider wird dies sehr oft missachtet. Durch die wenigen Einbauten (Verkehrsinsel, Fahrradspur, etc.) finden die Verkehrsteilnehmer eine gut ausgebauten Rennstrecke. Diese Strecke wird gerade am Wochenende von vielen (sehr lauten) Motorradfahrern Richtung Heeren genutzt.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Derner Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Hinzu kommt noch der Lärm durch die naheliegenden Autobahnen und durch die Bahnstrecke. Bei der Bahnstrecke stehen die Güterzüge als besondere Lärmquelle im Vordergrund.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Derner Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch bekommt man den zunehmenden Luftverkehr (dröhnen beim Start der Flugzeuge) mit.	Die Stadt Kamen befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Es wäre prima wenn auch die Derner Str. mittels Messgeräte auf Lärm, Geschwindigkeit und Fahrzeugbewegungen überprüft würde. Leider finden die Geschwindigkeitsmessungen durch den Kreis meistens in der verkehrsärmeren Mittagszeit statt. Vielleicht kann der Kreis seine Zeiten mal verändern.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Derner Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde. Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsimtern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
41	13426	Ich würde mich freuen, wenn die Schimmelstraße bei dem Lärmschutz mit berücksichtigt würde. Warum? Durch den geraden Straßenverlauf reizt die Straße offensichtlich die Autofahrer, die vorgeschriebene Geschwindigkeit zu vernachlässigen. Nur wenige Verkehrsteilnehmer halten sich an die Richtgeschwindigkeit. Die erhöhte Geschwindigkeit hat natürlich eine erhöhte Lärmbelästigung zur Folge. Insbesondere tragen die schweren LKWs mit ihren hohen Geschwindigkeit dazu bei. Ganz zu schweigen von den Motorrädern.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Schimmelstraße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde. Die individuelle Fahrweise kann der Lärmaktionsplan nicht beeinflussen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Bahnunterführung mit ihrem Gefälle und der anschließenden Kurve reizen offensichtlich zu einem Geschwindigkeitsrausch. Das Dröhnen der Motoren endet erst mit dem Halt vor der Wasserkurler Straße. In den Sommermonaten verebbt der Geräuschpegel erst mit Beginn der Nacht. Ein gemütlicher Tagesausklang auf der Bank vor dem Haus ist unmöglich.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Schimmelstraße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			Die individuelle Fahrweise kann der Lärmaktionsplan nicht beeinflussen.	
42	13420	<p>Ich möchte anregen, dass die Stadt Kamen noch einmal bei Straßen-NRW auf die Einführung eines generellen Tempolimits von 100 km auf der A1 und auf der A2 im Kamener Stadtgebiet hinwirkt. Wer sich die Lärmkarten anschaut erkennt sofort, dass diese beiden extrem viel befahrenen Autobahnen für einen sehr großen Anteil der gesamten Lärmbelastung im Kamener Stadtgebiet verantwortlich sind. Die Einführung des Tempolimits würde auch die Unfallhäufigkeit und -schwere deutlich reduzieren. Es kann nicht sein, dass Straßen-NRW wie der kleine Herrgott über Wohl und Wehe von Millionen Menschen (ich meine damit nicht nur die Kamener Menschen sondern alle, die irgendwo in NRW das Pech haben in der Nähe einer Straße, die zum Zuständigkeitsbereich von Straßen-NRW gehört) entscheidet und dabei AUSSCHLIESSLICH auf solche Punkte wie "schneller Verkehrsfluss" oder "Wirtschaftlichkeit" achtet. Wenn Straßen-NRW weiterhin das Recht der Menschen auf eine lebenswerte Umwelt mit Füßen tritt, sollte die Stadt Kamen sich mit anderen Kommunen zusammenschließen und darauf hinwirken, dass Straßen-NRW diese Allmacht-Entscheidungen nicht mehr ohne Rücksicht auf das Wohl der Menschen treffen kann!</p> <p>Dies gilt meines Erachtens auch für Entscheidungen über Ampelschaltungen, wo Straßen-NRW auch AUSSCHLIESSLICH für den PKW und LKW Verkehr optimiert, aber andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Fußgänger oftmals zum Wohle des Autoverkehrs übergeht. EIN GANZ WICHTIGER PUNKT, UM LÄRM ZU VERMINDERN, IST, AUTOFAHRER ZUM UMSTIEGEN AUF ALTERNATIVEN, Z. B. DAS FAHRRAD, ZU MOTIVIEREN!</p> <p>Bei den Maßnahmen der Lünener Straße fehlen mir Vorschläge für eine bessere Führung des Radverkehrs. Hier sollten deutlich breitere Schutzstreifen aufgebracht werden, die Autos fahren hier oft bedenklich nah an Fahrradfahrern vorbei, dies gilt insbesondere für LKW. Es ist kein schönes Gefühl, wenn so ein 40-Tonner mit 60 cm Abstand (oft sogar geringer) an einem vorbei rauscht.</p>	<p>Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h auf der A1 und A2 ist als Einzelfallprüfung bereits im Lärmaktionsplan enthalten. Hinweis: Die Zuständigkeit für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt bei der Bezirksregierung Arnsberg und nicht bei Straßen.NRW.</p> <p>Im Kapitel 9.2 des Lärmaktionsplans werden entsprechende strategische Maßnahmen aufgeführt.</p> <p>Die Markierung von Schutzstreifen auf der Lünener Straße wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans umgesetzt. Breite Schutzstreifen sind aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite nicht möglich.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
43	13544	<p>Hiermit bitte ich Sie, die Westicker Straße in Kamen mit in Ihren Lärmaktionsplan aufzunehmen. Seit Jahrzehnten warten wir Anwohner der Westicker Straße auf dringende Entlastung durch den Bau der Südkamener Spange. Da weder der Kreis Unna noch die Stadt Kamen in der Lage sind, dieses lange erwartete Bauvorhaben endlich umzusetzen, bitten wir Sie auf diesem Wege, andere Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Wie zum Beispiel die Einrichtung einer 30er-Zone auf dem Teilstück Rathaus bis zum Gewerbegebiet Hemsack, nach dem Vorbild "Lünener Straße" oder "Unnaer Straße".</p> <p>Da hier auf der Westicker Straße in der Nacht bzw in den frühen Morgenstunden LKW-Rennen gefahren werden und zwar so schnell, als wenn sich die Fahrzeuge auf der Autobahn befinden würden, werden wir hier jede Nacht durch Schwerlastverkehr geweckt. Wenn die Geschwindigkeit dermaßen überschritten wird, wackelt und vibriert unser Haus jedes Mal aufs Neue absolut bedenklich.</p>	<p>Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Westicker Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Baubeginn für die Spange ist für das Jahr 2020 angesetzt.</p> <p>Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Westicker Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkkonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.</p>

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
		Selbst tagsüber ist es sehr schwierig und riskant die Straßenseite zu wechseln, da es für den fließenden Verkehr offensichtlich nicht erkennbar, dass man sich hier in einer geschlossenen Ortschaft befindet. Ich bitte Sie, dies zu überprüfen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.	Fragen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, werden aber verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
44	13401	In den frühen Morgenstunden "donnern" hier regelmäßig die LKWs (ich denke, sie sind leer) aus Richtung Methler mit hoher Geschwindigkeit vorbei und bremsen meist vor unserem Haus ab, weil sie dann an der Polizei vorbei müssen und danach der Kreisel am Rathaus kommt. Wenn die Geschwindigkeit bereits z. B. ab Fa. Vahle auf 30 km/h reduziert würde, könnten wir hier besser schlafen. Das setzt natürlich voraus, dass sich die Fahrer daran halten. Zu Hautverkehrszeiten kann man hier eh nicht schnell fahren, von daher täte die Reduzierung der Geschwindigkeit niemandem weh. In der Hoffnung, dass ich nicht die Einzige bin, die das stört (wohne im EG), würde ich mich freuen, wenn Sie die Situation bei Gelegenheit prüfen könnten.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die individuelle Fahrweise kann der Lärmaktionsplan nicht beeinflussen. Die Arbeiten zum LKW-Konzept wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkkonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
45	13413	Ich möchte Sie darum bitten sich den Bereich Westicker Straße zwischen Mühlenstraße und Königstraße anzusehen. Grundsätzlich herrscht auf diesem Abschnitt ein relativ hoher LKW-Verkehr aufgrund des Gewerbegebietes Hemsack und der Anbindung an die A2. (LKW fahren vom Hemsack zur A2 Auffahrt Lüner Straße bzw. umgekehrt über die Mühlenstraße, Hilsingstraße). Was die Anzahl der LKW und PKW/Motorräder betrifft habe ich auch keine Patentlösung parat. Ein evtl. Durchfahrverbot in diesem Bereich für LKW würde viel helfen allerdings an anderer Stelle für mehr Verkehr sorgen.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Westicker Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde. Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weiterhin bestehen dort in dem Bereich noch immer Fahrbahnausfräsungen, von einer glücklicherweise entfernten Fahrbahnerhöhung welche noch mehr Lärm verursacht hatte. Durch diese Unebenheiten entsteht ein stetiges Geräusch durch die Fahrzeuge welche darüberfahren. Ein erster schneller Schritt zu Verbesserung könnte durch entfernen der Unebenheiten, welche durch die Fräsarbeiten in Höhe der Straße Op de Kümme entstanden sind, geschehen.	Die Westicker Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weiterhin wird ab dem Kreisverkehr Königstraße in Richtung Methler und ab der Mühlenstraße in Richtung Kamen stark beschleunigt. Viele PKW / Motorräder halten sich dort augenscheinlich nicht an die 50 km/h welche vorgeschrieben sind. Hierdurch heulen die Motoren stark auf und es entsteht Lärm. Um die Geschwindigkeitsüberschreitungen und das starke Beschleunigen zu verringern könnte vielleicht ein Starenkasten helfen der beide Richtungen bedient.	Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
46	13650	Ich bin Eigentümerin des Hauses in der Westickerstraße 26, 59174 Kamen, wohnhaft ist dort meine Mutter. Meine Schwester/ Schwager wohnt am Ulmenplatz sowie mein Cousin mit Familie. Ich hoffe Sie können mich beruhigen. Das aufgrund der hohen Lärmbelastung seit Jahren auch Nachts! (sehr viele LKWs), der Bau der Spange in Methler eine deutliche Beruhigung des Verkehrsaufkommen mit sich bringt. Meine Tante, zuvor wohnhaft in der Hausnummer 24 Westickerstraße, hat das Haus im letzten Jahr verkauft, da Sie den Lärm nicht mehr aushielt. Die Gläser und Wände wackeln regelmäßig und zeitweise besteht die Angst das jemand irgendwann in das Haus fährt.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Westicker Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Es ist kaum möglich die Straße zu überqueren, viele haben Angst um ihre Kinder. Wir bekommen immer mehr Risse am Haus. Ich bin regelmäßig in Kamen und es	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		macht mich immer wieder traurig und auch wütend dass leider nichts passiert ist in den letzten Jahren. Es kann nicht sein dass alle in der Nachbarschaft sagen "die machen doch sowieso nichts"! Ich selbst kenne die Stadt seit meiner Kindheit, bin 58 Jahre alt. Meine Nichte wird leider aufgrund der Lärmbelastung nicht in die Westickerstraße mit ihrer Familie ziehen. Mag sein dass wir zu sentimental sind, das Haus die Straße auch eine Familiengeschichte ist, meine Mutter dort aufwuchs. Wir würden uns sehr freuen wenn wir mehr Ruhe bekämen eine Entlastung des Verkehrs ist wünschenswert.	mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Westicker Straße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde.	
47	13555	<p>Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie mir gegebenenfalls den/die entsprechenden Ansprechpartner nennen könnten bzw. diese Mail an die entsprechende Stelle weiterleiten. Mein Anliegen ist folgendes: Seit einiger Zeit hat der Schwerlastverkehr an der Lünener Straße deutlich zugenommen. Dies hat u.a. zur Folge, dass der Lärmpegel zeitweise unerträglich ist. Was mich aber hilflos macht, sind die Erschütterungen. Mein Haus wackelt deutlich spürbar, wenn ein Schwerlastwagen vorbei fährt. Ich fürchte mich vor möglichen Schäden und möchte da nicht tatenlos zusehen. Dass mich die Situation hier stark belastet und mit der Zeit meine Gesundheit schädigt, muss man eigentlich nicht mehr erwähnen. Als Bürgerin dieser Stadt möchte ich Sie dringend bitten, hier schnellstmöglich Abhilfe zu schaffen. Es kann nicht angehen, dass die Stadt untätig dabei zusieht, wie ihre Bürger gesundheitlich unter dem Straßenverkehr leiden und dazu noch Angst haben müssen, dass ihnen ihr Eigentum quasi zu Grund und Boden gefahren wird. Bitte kommen Sie mir nicht mit der Auskunft, das Land NRW habe für diese Straße zu sorgen und da könnten Sie kaum was machen. Fakt ist: Es ist Ihre Pflicht, dafür zu sorgen, dass das Land NRW hier am Ort ihre Bürger schützt! Ich bitte Sie hiermit die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Mir wäre ja schon zunächst einmal geholfen, wenn die LKWs auch tagsüber mit 30 km/h am Haus vorbei fahren würden solange keine langfristig wirkende Lösung gefunden worden ist.</p>	<p>Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.</p> <p>In einem ersten Schritt sollte die Wirkung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen sowie die Umsetzung des Lkw-Lenkungskonzepts abgewartet werden. Die Umsetzbarkeit von Maßnahmen ist immer gebunden an den zuständigen Baulastträger. Bei den meisten Straßen ist nicht die Stadt Kamen, sondern das Land Nordrhein-Westfalen der Baulastträger, so dass ein erhöhter Abstimmung- und Begründungsaufwand erforderlich ist. Eine kurzfristige Umsetzbarkeit gerade von Tempo 30 ist somit kaum möglich. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist zudem immer eine Einzelfallprüfung erforderlich.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
48	13637	<p>Als Anwohner befürworte und wünsche ich mir, dass keine Lkws mit mehr als 7,5 t die Lünener Straße befahren.</p> <p>Ich wohne in einem Fachwerkhaus und wenn die großen Lkws vorbei fahren vibriert das ganze Haus.</p> <p>Auch wünsche ich mir mehr Verkehrskontrollen. Tagsüber wird Tempo 50 selten eingehalten. Ab 22 Uhr gilt zwar die Tempo 30 Regelung, aber diese wird größtenteils ignoriert.</p>	<p>Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkkonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.</p> <p>Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lünener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.</p>

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
49	13626	Wir sind zwar nur Hinteranlieger an der Lünener Straße, aber wir bekommen den Straßenlärm auch zu spüren. Tempo 30 in der Nacht hat schon einiges gebracht. Aber nicht jeder LKW-Fahrer hält sich daran.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lünener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Meiner Meinung nach ist ein LKW- Nachfahrverbot anzustreben.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Auch der schlechte Zustand der Straße erhöht den Lärmpegel enorm, wenn die LKWs durch die Schlaglöcher fahren. Die Beseitigung der Schäden erfolgt erst nach vielen Monaten. Eine zeitnahe fachgerechte Ausbesserung würde hier Abhilfe schaffen.	In Abstimmung mit den Versorgungsträgern wird eine absehbare Erneuerung der Versorgungsleitungen/ Abwasserkanal in der Lünener Straße als notwendig erachtet. Auch ist die Fahrbahndecke innerhalb der Ortsdurchfahrt erneuerungsbedürftig. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der schlechte Zustand der Straße setzt sich auf den Bürgersteigen fort. Hervorstehende Kanaldeckel sind Stolperfallen. Bei Regenwetter bilden sich Pfützen auf den Gehwegen, und die Gischt der vorbeifahrenden LKWs spritzt einem ins Gesicht.	Die Umgestaltung der Nebenanlagen im Rahmen einer kurz- bis mittelfristigen Sanierung mit Baumbeete ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Schutzstreifen für die Radfahrer sind zu schmal. Auch das Entfernen der Mittellinie war keine gute Idee. Dadurch orientieren die LKW- und Autofahrer an der Linie vom Schutzstreifen, so dass der Sicherheitsabstand zum Radfahrer nicht eingehalten wird. Im Bereich der Querrungshilfen werden die Radfahrer manchmal sogar noch überholt.	Der Schutzstreifen muss das Mindestmaß von 1,25 m einhalten. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden. Der Schutzstreifen wurde seitens der Stadtverwaltung an vier Stellen (jeweils beide Fahrrichtungen) nachgemessen. Die Mindestbreite von 1,25 m wird durchweg eingehalten. Die individuelle Fahrweise kann der Lärmaktionsplan nicht beeinflussen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der parallel zur Lünener Straße verlaufende Sesekeweg, der eine sehr gute Anbindung an die Innenstadt bietet und eigentlich eine gute Ausweichmöglichkeit wäre, ist bei schlechtem Wetter auch nicht nutzbar.	Die Stadt Kamen hat im Jahr 2020 mit einem Programm zur Qualifizierung von wassergebundenen Radwegen für den Alltagsverkehr begonnen. Hier werden nach und nach Wege mit wassergebundener Oberfläche asphaltiert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Überhaupt sollte darüber nachgedacht werden, ob das hier in Kamen verwendete Material für die Wege noch zeigemäßig ist. Um die Attraktivität für Rad- und Fußgänger zu steigern, sollten die Wege asphaltiert werden.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		50	13625	Ich fordere ein Durchgangsfahrverbot für LKWs über 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr, auch tagsüber! Es ist offensichtlich, dass die Lünener Straße zur Umfahrung des Kamener Kreuzes mißbraucht wird. Die Ansiedlung der Logistikfirmen an der Töddinghauser Straße hat zu einer weiteren Erhöhung des LKW-Verkehrs geführt. In den zur Straße liegenden Räumen versteht man bei offenem Fenster sein eigenes Wort nicht. Wenn man im Sommer bei offenem Fenster schläft (Schlafzimmer nach hinten liegend), wird der Straßenlärm schon ab ca. 4 Uhr 30 unerträglich.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
		Des Weiteren halte ich den "Schutzstreifen" für Radfahrer für alles andere als ausreichend. Eine Farbmarkierung soll sie schützen? Wie soll das denn funktionieren? Vor allem die Verkehrsführung zwischen Töddinghauser Straße und Hilsingstraße ist eine Katastrophe. Der Radstreifen ist an einer Stelle viel zu schmal und im Übrigen gar nicht als Radweg gekennzeichnet. Er wird immer wieder von LKWs als Abstellfläche genutzt (und das wahrscheinlich sogar legal!), so dass Radverkehr in beiden Richtungen nur noch auf die Straße ausweichen kann.	Auf Schutzstreifen besteht Haltverbot, wenn sie mit Z.283 gekennzeichnet sind. Ohne Kennzeichnung gilt Parkverbot. Der Schutzstreifen muss das Mindestmaß von 1,25 m einhalten. Ist die verbleibende Fahrgasse schmäler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmittte markiert werden. Der Schutzstreifen wurde seitens der Stadtverwaltung an vier Stellen (jeweils beide Fahrtrichtungen) nachgemessen. Die Mindestbreite von 1,25 m wird durchweg eingehalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sollte sich Straßen-NRW wie üblich querstellen, weil die Lünener Straße angeblich eine wichtige Ausweichstrecke bei Autobahn-Staus ist: wenn das so ist, warum wurde die B61 zur Landesstraße heruntergestuft? Außerdem könnte man ein LKW-Fahrverbot in einem solchen Fall ja ausnahmsweise aufheben.	Die Lünener Straße ist Teil einer festgesetzten Bedarfsumleitung, die Einstufung als Bundes- oder Landesstraße ist dabei unerheblich. Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich lebe seit 57 Jahren an der Lünener Straße. In dieser Zeit ist der Verkehr mit Dreck und Lärm und allen negativen Begleiterscheinungen immer nur schlimmer geworden. Zeit, dass sich endlich was dreht!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
51	13624	Durchfahrtsverbot für ab 7,5 t.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lünener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Lärmbelästigung ist enorm, fängt morgens um 4 Uhr 30 an.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
52	13623	Mir würde es schon viel bedeuten wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Nacht vermehrt kontrolliert würde. Es wird nachts mit 60 bis zu 70 km/h gerast.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lünener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Der Lärmaktionsplan wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.
		Auch würde das Beheben einiger Schlaglöcher schon einiges bewirken.	Die Straßenschäden werden durch den Straßenbausträger laufend in Stand gesetzt. Neue Schadstellen bilden sich aber immer wieder. In Abstimmung mit den Versorgungsträgern wird eine ansehbare Erneuerung der Versorgungsleitungen/ Abwasserkanal in der Lünener Straße als notwendig erachtet. Auch ist die Fahrbahndecke innerhalb der Ortsdurchfahrt erneuerungsbedürftig. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Wer will denn das Fahrverbot für LKWs kontrollieren wenn man noch nicht einmal die vorgeschriebenen 30 km/h durchbekommt.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Für eine anschließend erfolgreiche Umsetzung ist auch eine entsprechende Kontrolle notwendig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
53	16319	Bezug nehmend auf die Tempo-30-Regelung auf der L654 - Lünener Straße während der Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) möchte ich anmerken, dass m.E. zunehmend die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten wird. Insbesondere in der Zeit von 4.00 Uhr - 6.00 Uhr morgens durch den zunehmenden LKW-Verkehr. Daher rege ich an, kurzfristig effektive Maßnahmen zur Kontrolle der Einhaltung der nächtlichen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durchzuführen.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lünener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Der Lärmaktionsplan wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.
		Außerdem befürworte ich den Maßnahmenvorschlag im Lärmaktionsplan 3. Runde zum nächtlichen LKW-Fahrverbot auf der Lünener Straße und ein generelles LKW-Lenkungskonzept.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
54	13618	Ein Durchgangsfahrverbot für LKW's ab 7,5 t.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Mehr Geschwindigkeitskontrollen besonders in der Zeit zwischen 6:00 und 11:00 Uhr.	Überwachung einer Höchstgeschwindigkeit, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
55	13616	Immer wieder nutzen ortsfremde LKWs die Lünener Straße, um Staus im Kamerer Kreuz zu umfahren. Besonders die LKWs sorgen aber für den größten Lärm und durch ihr Gewicht sind die von ihnen erzeugten Erschütterungen bis in die Grillostraße spürbar. Ein Durchgangsverbot für LKWs, wäre daher eine große Erleichterung für mich als Anwohner, da eine deutliche Lärmreduzierung zu erwarten wäre.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Die Sicherheit würde durch ein Verbot auch erhöht werden, denn auf dem eingezeichneten Fahrradstreifen fahre selbst ich als Erwachsener nicht. Lieber nutze ich verbotenerweise den Gehweg, als von einer Windfahne der vorbeirauschenden LKWs erfasst zu werden oder gar direkt angefahren zu werden, denn der gesetzliche Mindestabstand wird hier weder von LKWs noch von PKWs eingehalten. Hier soll Verkehrsberuhigung auf Kosten der Radfahrer erzeugt werden. Ein abgetrennter Radweg ist hier dringend erforderlich.	Der Schutzstreifen muss das Mindestmaß von 1,25 m einhalten. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden. Der Schutzstreifen wurde seitens der Stadtverwaltung an vier Stellen (jeweils beide Fahrrichtungen) nachgemessen. Die Mindestbreite von 1,25 m wird durchweg eingehalten. Ein baulich abgesetzter Radweg kann erst mit einem vollständigen Umbau der Lünener Straße geprüft werden (Flächenverfügbarkeit muss gegeben sein).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
56	13615	Wir fordern daher ein Durchgangsverbot für LKW größer 7,5t für Lünener Straße ausgenommen Ziel und Quellverkehr.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
57	13614	(Es liegen Fotos zur Eingabe vor) Die Lünener Straße ist in besonderem Maße durch Lärm belastet. Wir fordern daher ein Durchgangsfahrverbot für LKW's größer 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel und Quellverkehr. Die Fahrbahn ist in sehr schlechtem Zustand und wird auch nicht repariert. Wenn die schweren LKWs an meinem Haus vorbeifahren wackelt das ganze Haus und die Wände. Der Innenputz an den Wänden hat Risse.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein. In Abstimmung mit den Versorgungsträgern wird eine absehbare Erneuerung der Versorgungsleitungen/ Abwasserkanal in der Lünener Straße als notwendig erachtet. Auch ist die Fahrbahndecke innerhalb der Ortsdurchfahrt erneuerungsbedürftig. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen umgesetzt.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
58	13613	Der Lärm ist sehr intensiv und weckt einen oft nachts während dem schlafen. Da ich Wechselschicht habe beeinträchtigt es meine Lebensqualität enorm und erhoffe mir eine Lösung des Problems.	Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen für eine weitergehende Reduzierung des Verkehrslärms auf den Lünener Straße enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
59	13612	Ein Durchgangsfahrverbot für LKW würde die Luft und Lärmqualität auf unserer Strasse erheblich verbessern. Für Fahrradfahrer würde die Verkehrslage ebenfalls entschärft. (Unfall mit Todesfolge im letzten Jahr). Die LKWs könnten ja die günstigen Autobahnanbindungen zur A2 nutzen.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
60	13611	Ich bitte darum, den Lärm auf der Lünener Straße zu verringern, es ist einfach viel zu laut und voll auf der Straße. Ein "Flüster-Asphalt" ist längst überflüssig.	In Abstimmung mit den Versorgungsträgern wird eine absehbare Erneuerung der Versorgungsleitungen/ Abwasserkanal in der Lünener Straße als notwendig erachtet. Auch ist die Fahrbahndecke innerhalb der Ortsdurchfahrt erneuerungsbedürftig. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Außerdem soll ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7,5 Tonnen eingeführt werden.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
61	13610	Als Anwohnerin der Lünener Str möchte ich gerne die Chance nutzen meinen Unmut über die stetig steigende Anzahl von LKWs auf der Lünener Str zu äußern. Insbesondere fällt mir auf, dass immer mehr große LKWs die Lünener Str befahren. Beim Laufen auf dem Gehweg ist sogar eine Unterhaltung manchmal schwierig. Der Lärm, den diese LKWs produzieren, ist enorm insbesondere auch da die geltende Tempovorgabe nach meinem Gefühl oft nicht eingehalten wird.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Durch die Temporeduzierung in den Nachtstunden konnte der Lärm herabgesetzt werden, allerdings fahren zu der Zeit quasi keine LKWs.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sicherlich ist unter den LKWs auch der ein oder andere LKW, der eine Lieferung für die angrenzenden Geschäfte oder den Tchnopark hat. Nach meinen Beobachtungen wird die Lünener Str aber oft benutzt um das Kamener Kreuz zu umfahren. Aus diesem Grund würde ich mich gerne stark machen für ein Durch-gangsverbot von LKWs auf der Lünener Str.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Neben der Lärmbelästigung ist die Luft an der Lünener Str insbesondere in den Sommermonaten oft furchtbar. Man kann den Dreck in der Luft förmlich schme-cken. Auch hier tragen sicherlich die LKWs massiv zu bei.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird ver-waltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
62	13606	Warum macht Ihr keine neue Auffahrt. Man könnte doch auf der Lünener Straße in Höhe der Abbiegung Kamen Methler einen Zubringer machen der dann in die Hochstraße mündet. Er müsste natürlich hoch genug sein um die unten stehen-den Häuser nicht zu stören aber das bekäme man mit einer Lärmschutzwand hin. Sie müssten mal hier wohnen dann wüssten Sie wie unerträglich es geworden ist hier zu wohnen. Also denken Sie mal an die Menschen und nicht immer an Profit.	Der Bau eines solchen Zubringers würde wegen der notwendigen Höhe und Länge nicht nur erhebliche Kosten erzeugen, sondern die Wohnlage unter dem Brückenbauwerl auch nicht gerade verbessern. Es handelt sich zudem um eine nur langfristig umsetzbare Maß-nahme.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Und genauso muss man vom Westring rangehen weil da ist es auch nicht besser wie man an dem kaputten Nordring sieht. Und es ist keine Entschuldigung das man Jahrelang nichts gemacht hat, andere Straßen wo nicht so ein Verkehrsauf-kommen herrscht sind nicht so mit Löchern übersät .	Die Sanierung des Westrings ist abgeschlossen. Zusammen mit der Optimierung der LSA konnte auf dem Westring eine Lärminderung von 3,5 dB(A) erreicht werden und damit ein Großteil der belasteten Gebäude unter die Auslösewerte gebracht werden. Die Sanierung des Nordrings wurde im Oktober 2020 abgeschlossen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
63	13605	Es sollten mehr Geschwindigkeitskontrollen stattfinden vor allem Abends oder am Wochenende da zu dieser Zeit einige Verkehrsteilnehmer 150 km/h fahren auf der Lünenerstraße!!!	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lüne-ner Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zu-nächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeits-messung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Der Lärmaktionsplan wird um einen entspre- chenden Hinweis ergänzt.
		Zudem sollte die Abbiegung zur Lüner Höhe anders geregelt werden da es genau an dieser Stelle oft zu Auffahrunfällen kommt.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird ver-waltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Zudem sind die Verkehrsinseln nicht ausreichend, da die Autofahrer selten anhalten um dem Fußgänger Gewähr zu leisten. Der Radweg ist LEBENSGEFÄHRLICH !!! Dieser sollte geschützter sein und sich nicht direkt auf der Strasse befinden. Unsere Kinder selbst haben Angst diesen zu nutzen und auch mein Mann wurde hier schon angefahren.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsmäßig weitergeleitet. Der Schutzstreifen muss das Mindestmaß von 1,25 m einhalten. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden. Der Schutzstreifen wurde seitens der Stadtverwaltung an vier Stellen (jeweils beide Fahrtrichtungen) nachgemessen. Die Mindestbreite von 1,25 m wird durchweg eingehalten. Ein baulich abgesetzter Radweg kann erst mit einem vollständigen Umbau der Lünener Straße geprüft werden (Flächenverfügbarkeit muss gegeben sein).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
64	13603	Durchgangsfahrverbot für LKWs größer 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr. Begründung: Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
65	13601	Den Anwohnern der Lünener Straße wird viel an Lärm zugemutet. Mit der Einführung der Km-Begrenzung auf 30 km/h in der Nacht, wurde es zwar besser, war aber nicht ausreichend. Daher fordere ich ein Durchfahrverbot für LKW. Ausnahmen kann es geben für den notwendigen Quell- und Zielverkehr.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
66	13600	Ich bitte darum, den Lärm auf der Lünener Straße zu verringern, es ist einfach viel zu laut und voll auf der Straße. Teilweise wackelt das ganze Haus. Ein "Flüster-Asphalt" ist längst überflüssig. Außerdem soll ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7.5 Tonnen eingeführt werden.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
67	13599	Ich bitte darum, den Lärm auf der Lünener Straße zu verringern, es ist einfach viel zu laut und voll auf der Straße. Ein "Flüster-Asphalt" ist längst überflüssig. Außerdem soll ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7.5 Tonnen eingeführt werden.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
68	13598	Durchgangsfahrverbot für LKW ab 7,5 t für die Lünener Str. mit Ausnahme Anlieger berechtigte LKW. Begründung : Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
69	13597	Durchgangsfahrverbot für LKW ab 7,5 t für die Lünener Str. mit Ausnahme Anlieger berechtigte LKW. Begründung : Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
70	13596	Lünener Straße: Durchfahrtsverbote für LKW, ausgenommen Anlieferungen direkt Lünener Straße. Begründung : Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger . Die meisten LKW,s nutzen die Lünener Straße als Abkürzung zu den Lägern zwischen Kamen und Unna.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
71	13595	Durchgangsfahrverbot für größere LKWs über 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr. Begründung: Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
72	13594	Durchgangsfahrverbot für größere LKWs über 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr. Begründung: Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
73	13589	Fahrverbot für LKWs auf der Lünener Str. von 21 Uhr abends - 7 Uhr morgens! Es reicht, wenn uns auf der A1 und A2 täglich tausende LKWs im Schnecken-tempo umkreisen und die Luft verpestet	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
74	13588	LKW Fahrverbot auf der Lünener Str. von 21 Uhr abends bis 7 Uhr morgens. Die hohe Lärmbelästigung für die Anwohnen ist schwer zu ertragen, zumal Kamen mit der A 1 und A 2 gut und schnell zu umfahren ist, da muss man nicht durch die Stadt über die Lünener Str.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
75	13587	Durchgangsfahrverbot für LKWs größer 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenom-men Ziel- und Quellverkehr. Begründung: Deutliche Lärmreduzierung und Einhal-tung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
76	13586	Durchgangsfahrverbot für LKWs größer 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenom-men Ziel- und Quellverkehr. Begründung: deutliche Lärmreduzierung und Einhal-tung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
77	13585	Durchgangsfahrverbot für LKWs größer 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenom-men Ziel- und Quellverkehr. Begründung: deutliche Lärmreduzierung und Einhal-tung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
78	13663	LKW Verbot auf der Lünener Straße! Große Lärmbelästigung! Fahre außerdem täglich mit dem Fahrrad und muss die Lünener Straße überqueren, was durch die LKWs um einiges beeinträchtigt wird. Wohne noch nicht lange hier, aber in anderen Städten kenne ich es bei ähnlichen Straßen durch Wohngehenden anders! Mal sehen wie lange ich mir das noch hier antue...	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
79	13662	Die Lünener Straße ist in besonderem Maße durch Lärm belastet. Ich fordere da-her ein Durchgangsverbot für LKW größer 7,5 t für die Lünener Straße aus-genommen Ziel- und Quellverkehr: - für eine deutliche Lärmreduzierung - für eine Steigerung der Lebens- und Wohnqualität - für Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner - für mehr Sicherheit unserer Kinder.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschie-den, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenom-men, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfül-len, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
80	13661	LKW Verbot auf der Lünener Straße! Wohne seit ca. einem halben Jahr hier, in Köln kenne ich es anders!	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungs-verfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschie-den, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenom-men, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfül-len, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Ver-fahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
81	13658	Ich bewohne seit elf Jahren eine Dachgeschosswohnung auf der Lünener Str. Der Lärm durch LKWs und Autos ist unerträglich. An die Ruhezeitonen hält sich auch niemand es wird mit Volldampf weitergefahren. An eine Änderung wäre ich interessiert.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lüne-ner Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zu-nächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeits-messung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Der Lärmaktionsplan wird um einen entspre- chenden Hinweis ergänzt.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
82	13656	Der Hinweisgebende stellt die vorliegende Situation ausführlich dar und benennt am Schluss folgende konkrete Anregungen: Vor der Sanierung und Erneuerung der Fahrbahn und der Beschilderung war die Durchfahrt für nur für LKWs mit Anliegen und für LKWs unter 7,5 Tonnen frei. Insbesondere in der Nacht ist das wieder anzustreben.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Die Regelung "Tempo 30", wie bereits auf den anderen Teilen der Lünener Straße in Richtung Autobahn, bei uns weiterführen, um den Geräuschpegel wenigstens nachts zu senken.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Lünener Straße zwischen Nordring und Koppelstraße wurde nicht kartiert ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Schaltung der Ampelanlage sollte an das Verkehrsaufkommen angepasst werden, so dass die Phasen sich zum Beispiel verkürzen oder verlängern, je nach Uhrzeit oder Bodensignal ausgelöst durch wartende Autos.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Er wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Regelmäßige Kontrollen des Fahrverhaltens, auch nachts, wären wünschenswert.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lünener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Der Lärmaktionsplan wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.
83	13655	Durchgangsfahrverbot für LKWs größer 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr. -> Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
84	13654	Durchgangsfahrverbot für LKWs größer 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr. -> Deutliche Lärmreduzierung und Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Anlieger.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungs-konzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
85	13652	Zur Lünener Straße: Dass so viele Autos und LKW den Tag über die Lünener Straße entlangfahren, ist vermutlich kaum zu ändern. Trotzdem wäre es schön, wenn vor allem den LKW über 7,5 t die Durchfahrt verweigert werden würde.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Außerdem ist auffällig, dass das vorgegebene Tempolimit von 50 km/h am Tag und 30km/h in der Nacht stets DEUTLICH überschritten wird. Vielleicht wären fest installierte Blitzen oder auch mobile Versionen von Zeit zu Zeit sinnvoll.	Die Stadt Kamen wird mit den zuständigen Behörden eine geeignete Strategie zur Überwachung der Höchstgeschwindigkeit auf der Lünener Straße erarbeiten. Denkbar wäre in einem ersten Schritt zunächst die Montage eines Seitenradargerätes zur Geschwindigkeitsmessung, um bei einer hohen Anzahl an Überschreitungen auf eine Zahlengrundlage verweisen zu können.	Der Lärmaktionsplan wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.
86	13649	Die Lünener Straße wird bedauerlich Weise in besonderem Maße mehr und mehr durch Lärm belastet. Hintergrund ist unter anderem der gestiegene Transfer etc. Ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7,5 t für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr wäre eine zusätzliche Möglichkeit der Lärmvermeidung und der Besserung (Erhaltung!) der Wohnqualität.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Erfreulich bemerkbar wirkt bereits die Einführung der 30er-Zone. Auch die Anbringung des Zebrastrreifens wird viel und gerne (weil das Überqueren sehr gefährlich ist) genutzt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
87	13646	Eine deutliche Lärmreduzierung.	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Straßenlärm zu reduzieren und somit die Lebensqualität zu erhöhen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Steigerung der Lebensqualität .	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Straßenlärm zu reduzieren und somit die Lebensqualität zu erhöhen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Gesundheitsschutz der Anwohner/innen.	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Straßenlärm zu reduzieren und damit zum Gesundheitsschutz beizutragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Mehr Sicherheit für Kinder und Senioren.	Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die LKW,s vom Logistikpark an der A2 fahren auch munter durch die Lünener Str. um zur A1 zugegangen. So war das nicht geplant	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	
89	13644	Ich bitte darum, den Lärm auf der Lünener Straße zu verringern, es ist einfach viel zu laut und voll auf der Straße.	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Straßenlärm zu reduzieren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein "Flüster-Asphalt" ist längst überflüssig.	In Abstimmung mit den Versorgungsträgern wird eine absehbare Erneuerung der Versorgungsleitungen/ Abwasserkanal in der Lünener Straße als notwendig erachtet. Auch ist die Fahrbahndecke innerhalb der Ortsdurchfahrt erneuerungsbedürftig. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Außerdem soll ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7,5 Tonnen eingeführt werden.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
90	13643	Ich bitte darum, den Lärm auf der Lünener Straße zu verringern, es ist einfach viel zu laut und voll auf der Straße.	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Straßenlärm zu reduzieren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein "Flüster-Asphalt" ist längst überflüssig.	In Abstimmung mit den Versorgungsträgern wird eine absehbare Erneuerung der Versorgungsleitungen/ Abwasserkanal in der Lünener Straße als notwendig erachtet. Auch ist die Fahrbahndecke innerhalb der Ortsdurchfahrt erneuerungsbedürftig. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Außerdem soll ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7,5 Tonnen eingeführt werden.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
91	13642	Wir fordern ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7,5 Tonnen für die Lünener Straße, ausgenommen Ziel und Quellverkehr. Für eine deutliche Lärmreduzierung, für Gesundheitsschutz Anwohnerinnen und Anwohner.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
92	13640	Ich bitte darum, den Lärm auf der Lünener Straße zu verringern, es ist einfach viel zu laut und voll auf der Straße.	Die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Straßenlärm zu reduzieren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein "Flüster-Asphalt" ist längst überflüssig.	In Abstimmung mit den Versorgungsträgern wird eine absehbare Erneuerung der Versorgungsleitungen/ Abwasserkanal in der Lünener Straße als notwendig erachtet. Auch ist die Fahrbahndecke innerhalb der Ortsdurchfahrt erneuerungsbedürftig. In diesem Zusammenhang werden entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen umgesetzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Außerdem soll ein Durchgangsfahrverbot für LKWs größer als 7,5 Tonnen eingeführt werden.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplans der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
93	13572	Meine Einwände beziehen sich, wie bereits am 6.2. mündlich vorgetragen, auf die Werver Mark. Hier wird nur der Abschnitt zwischen den beiden Kreisverkehren betrachtet. Wenn man auf die aktuellen Lärmkarten (2017) von NRW schaut, sind die Häuser rechts und links der Werver Mark am Orteingang aus Richtung Bönen genauso stark belastet, die die Wohnbebauung innerhalb der beiden Kreisverkehre. Die bereits vor 20 Jahren auf eigenen Kosten errichtete Lärmschutzwand (damals 8.800 DTV) reicht inzwischen nicht mehr aus. Der Bereich zwischen dem Kreisverkehr Leningser Str. und dem Ortsausgang Richtung Bönen ist deshalb mit zu betrachten.	Die derzeit ausgewiesene Belastungsachse wird dem Hinweis folgend bis zum nördlichen Ortsausgang verlängert. O	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Sachverständige möge im seinem Gutachten aber bitte nur Maßnahmen aufnehmen, die auch kurzfristig umsetzbar sind.	Hinweis: Es handelt sich nicht um ein Gutachten, sondern um eine Pflichtaufgabe der Stadt Kamen, bei der sie fachlich unterstützt wird. Ziel des Lärmaktionsplans ist es, dauerhaften Lärmschutz zu gewährleisten. Ausschließlich über kurzfristige Maßnahmen ist effektiver Lärmschutz nicht zu erreichen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
94	13629	Nordring: Reduzierung der Geschwindigkeit von heute 50- auf 30 km/h. Mindestens wie auf der Lünener Str. nachts max. Tempo 30 km/h 22-6 Uhr.	Auf dem Nordring wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h reduziert. Hierbei handelt es sich um eine temporäre Maßnahme bis zur Erneuerung der Deckschicht. Anschließend ist eine dauerhafte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Grund der lärmindernden Deckschicht ohne weitere Wirkung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Kranken- und Feuerwehr nachts mit geringer Lautstärke (Signal) fahren.	Der Fahrer entscheidet je nach Situation selbstständig, ob er das Martinshorn einschaltet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bäume: große z. B. Elsbeere (verträgt besser Trockenheit) enge Bepflanzung (Krone zur Krone) dient auch zur Lärm- und Feinstaub-Reduzierung, Verbesserung des Stadtklimas!	Im Zuge der Sanierung des Nordrings sind 19 Baumstandorte vorgesehen, bepflanzt mit verschiedenen geeigneten Baumarten (Pflanzung erfolgt im Herbst 2020). Durch einzelne Straßenbäume wird der Lärm nicht gemindert	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
95	13630	Besteht im Lärmaktionsplan Runde 3 die Möglichkeit, auch schon die Folgen von kommenden Maßnahmen, z. B. Südkamener Spange oder aber weitere Ansiedlungen an die Henry-Everling-Straße oder im interkommunalen Gewerbegebiet schon hinsichtlich von möglichen Lärmbelastungen zu berücksichtigen? Oder aber ist diese Planung nur rückwärtsgewand orientiert, d. h. in einer Runde 4 werden dann die Folgen aus Projekten bearbeitet.	Der Lärmaktionsplan bezieht sich immer auf die aktuellen Lärmsituation und berücksichtigt keine zukünftigen Entwicklungen. Diese sind in den einzelnen Planungsverfahren zu beachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
96	13647	Im Nachgang zu meinem Gespräch mit der Stadt Kamen nachfolgend meine wesentlichen Anmerkungen bzw. Fragen. Seite 24: Bei A1/A2 ist die Bogenstraße genannt, bei B233/ Münsterstr./ Nordring ist die Bogenstraße nicht genannt, obwohl hier insbesondere die niedrigen geraden Hausnummern von allen Seiten mit Lärm betroffen sind, also A2, Münsterstraße, Nordring und natürlich die Bogenstraße an sich. Eine Betrachtung über die Hauptverkehrsstraßen sollte hier auch berücksichtigt werden.	Die Nennung der Bogenstraße bei der A1/A2 dient zur räumlichen Verortung der Belastungsachse. Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Bogenstraße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Seite 41/42 Tabellen 6.2 und 6.3 Welche Wohnbereiche sind hier jeweils namentlich gemeint?	Eine Zuordnung der Betroffenenanzahlen bzw. der lärmbelasteten Gebäude zu den einzelnen Straßen ist anhand der vorliegenden Daten nicht möglich. Die Daten werden für das gesamte Stadtgebiet aufsummiert zur Verfügung gestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Seite 45: Tempolimit A1/A2 - abgelehnte Einführung des Tempolimits auf 100 km/h, hier sollte bei der verantwortlichen Behörde interveniert werden, auch begründet mit Verbesserung des Klimas.	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Seite 53: Abschnitt 1: Welches Gebäude überschreitet tagsüber den Wert von 65 db(A)?	Es handelt sich um das Gebäude mit der Anschrift Friedhofstraße 15, dass mit der Rückseite an die Münsterstraße grenzt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Abschnitt 2: Die Aussage, dass der Gehweg auf der Südwestseite endet ist falsch, der Gehweg ist durchgehend.	Der Hinweis trifft zu.	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Abschnitt 4: Welche Häuser/Wohnbereiche sind hier explizit gemeint?	Es handelt sich um die Gebäude Beeskower Pl. Haus Nr. 4, 5 und 6, sowie um das Gebäude Friedhofstraße Haus Nr. 15.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Seite 56 ff.: Wir bereits oben erwähnt, sind die niedrigen geraden Hausnummern der Bogenstraße von allen Seiten mit Lärm betroffen.	Die Auslösewerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts werden auf der Bogenstraße lediglich am Haus Nr. 2 überschritten. Wegen der Lage unmittelbar am Knotenpunkt ist diese Belastung auf den Nordring zurückzuführen, der als Belastungsachse vertieft betrachtet wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Seite 57: Falsche Bildunterschrift beim linken Bild, es ist nicht die Stormstraße sondern die Kreuzung Nordring/Münsterstraße.	Hinweis trifft zu.	Bildunterschrift wird im Bericht angepasst.
		Seite 58: Welcher Asphalt wird eingebaut? Wird hier der hochlärmmindernde Asphalt eingebaut?	Als Deckschicht wurde ein Asphaltbeton (AC 8 DS) eingebaut. Die Lärminderung beträgt gemäß RLS-19 für Pkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h 2,7 dB(A), für Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h 1,9 dB(A).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Seite 88 ff.: Ausweitung des LKW-Fahrverbotes auch auf weitere Bereiche	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkkonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplan der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Seite 112 ff.: Einige Maßnahmen sollten hier doch leicht umsetzbar sein, so zum Beispiel ein innerorts geltendes Tempo 30 km/h.	Die Umsetzbarkeit von Maßnahmen ist immer gebunden an den zuständigen Baulastträger. Bei den meisten Straßen ist nicht die Stadt Kamen, sondern das Land Nordrhein-Westfalen der Baulastträger, so dass ein erhöhter Abstimmungs- und Begründungsaufwand erforderlich	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
			lich ist. Eine kurzfristige Umsetzbarkeit gerade von Tempo 30 ist somit kaum möglich. Für die Anordnung des entsprechenden Verkehrszeichens ist zudem immer eine Einzelfallprüfung erforderlich.	
		Zusätzliche Anmerkungen, die auch eine Lärmreduzierung erwirken: Die Lautstärke der Folgetonhörer („Martinshörner“) bei den Einsatzfahrzeugen (Krankenwagen, Feuerwehr, Polizei) zumindest innerorts nur mit der niedrigsten Lautstärke anwenden. Die Notwendigkeit zum Einsatz eines Folgetonhörnens zweifle ich in keinster Weise an, jedoch kann der Bediener des Horns die leiseste Stufe problemlos wählen und nicht einfach auf volle Lautstärke stellen, insbesondere wenn die Straßen nicht stark befahren sind. Gerade nachts fällt man aus dem Bett, wenn die volle Lautstärke gewählt wird.	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Fahrer entscheidet je nach Situation selbstständig, ob und mit welcher Lautstärke er das Martinshorn einschaltet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durchfahrverbot für LKW-Verkehr außer direkter Anlieferverkehr der Innerstädtischen Kundschaft. LKW, die in den Randgebieten anliefern, haben den direkten Weg zur nächsten Autobahnauffahrt zu nehmen.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplans der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		LKW-Fahrverbot am Wochenende. Wenn die Autobahnen am Wochenende noch für LKW gesperrt sind, werden die Straßen wie Münsterstraße, Nordring usw. gerne von LKW-Fahrern genutzt, um das Fahrverbot auf den Autobahnen zu umgehen.	Aufgrund der eingegangenen Hinweise im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Kamen entschieden, ein Lkw-Lenkungskonzept zu erstellen und die Ergebnisse im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Die Arbeiten wurden aufgenommen, doch konnten aufgrund der Beschränkungen durch die Coronapandemie nicht mehr alle Verkehrszählungen durchgeführt werden. Um die Pflichtaufgabe zur Erstellung des Lärmaktionsplans zu erfüllen, wird der Lärmaktionsplan der 3. Runde nun ohne das Lenkungskonzept beschlossen. Die Ergebnisse des Lkw-Lenkungskonzepts fließen dann in die unmittelbar anschließende Bearbeitung des Lärmaktionsplans der 4. Runde ein.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um das Verfahren und den aktuellen Sachstand zum Lkw-Lenkungskonzept.
		Umstellung auf leisere Antriebssysteme bei kommunalen (im weitesten Sinne) Fahrzeugen wie Linienbusse, Müllentsorgung usw.	Der Hinweis wird verwaltungsintern sowie an die VKU und GWA weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Vermehrte Verkehrs-/Geschwindigkeitskontrollen. Ein riesiges Ärgernis sind Mopeds, die zwar nicht schnell sind, aber enorm laut sind (frisiert?), diese sollten rigoros aus dem Verkehr gezogen werden. Ebenso sollte eine Geschwindigkeitsüberwachung (auch mal in der Nacht) an wechselnden Stellen durchgeführt werden.	Überwachungen, die nicht aus Lärmschutzgründen festgelegt worden ist, ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Last but not least: Die konkrete Situation bei uns in der Bogenstraße: Die Straße ist leider mit Schlaglöchern übersät (Fahrzeuge z.B. mit einem leeren Anhänger knallen nur so). Die aktuelle Situation, da die Bogenstraße während der Baumaßnahme Nordring als Ausweichstrecke auch für den Linienbusverkehr dient, wird von Tag zu Tag schlechter. Wir merken die Vibrationen der schweren Fahrzeuge bei uns in den Häusern, auf Dauer ist dies nicht gut für die Bausubstanz. Aber das mit den Bussen wird ja bald wieder vorbei sein.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Bogenstraße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der dritten Runde. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet. Im Sommer 2020 wurde mit Kanalbau-/ Leitungsbauarbeiten in der Bogenstraße begonnen, die mit einer Deckenerneuerung abschließen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit		Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	Bürger Nr.			
		Jedoch dient die Bogenstraße, wie auch andere Straßen mit Tempo 30 km/h, als Raserstrecke. Für mich ist es persönlich nicht verständlich, warum sich nicht zumindest annähernd an die vorgeschriebene Geschwindigkeit hält.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Bogenstraße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durch eine Umgestaltung der Verkehrsführung mit wechselseitigen Parkbuchten und somit eine (visuelle) Verengung der Straße wäre es vielleicht möglich, der Raserei Einhalt zu geben. Außerdem würde es eine meiner Meinung nach optische Aufwertung geben. Eine Geschwindigkeitsüberwachung (an mehreren Terminen zu unterschiedlichen Uhrzeiten) halte ich hier zwingend für mal erforderlich.	Die Stadt Kamen hat zusätzlich zu den vom LANUV kartierten pflichtigen Straßen (DTV >8.200 Kfz) weitere Bundes- und Landesstraßen mit einer DTV <8.200 Kfz sowie Kreis- und Gemeindestraßen kartiert. Die Bogenstraße wurde nicht kartiert und ist somit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang I.2
Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Lärmaktionsplan Kamen 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Stadt Dortmund Stadtplanungs- und Bauordnungsamt			Für die Beteiligung am o.g. Verfahren bedanke ich mich. Ihre Planungsabsichten habe ich zur Kenntnis genommen. Von Seiten der Stadt Dortmund bestehen hierzu keine Bedenken. Ich bestätige die nachbargemeindliche Abstimmung gem. § 2 Abs. 2 BauGB.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Stadt Hamm 61 – Stadtplanungsamt			Durch die beabsichtigte Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden die Belange der Stadt Hamm nicht berührt. Die im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen beziehen sich auf innerstädtische Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Kamen. Eine über die Stadtgrenzen hinausgehende Wirkung auf das Stadtgebiet der Stadt Hamm haben die beschriebenen Maßnahmenvorschläge nicht. Zu der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Kamen, 3. Runde werden daher seitens der Stadt Hamm keine Anregungen vorgetragen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Stadt Lünen Abteilung Stadtplanung			Keine Rückmeldung.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Eisenbahnbundesamt Außenstelle Essen	12.02.2020	Postfach 20 05 65 53135 Bonn	Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt die zuständigen Gemeinden oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden bei der Lärmaktionsplanung als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Folgende Informationen kann ich Ihnen zur Verfügung stellen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Wie Sie auf Seite 2 im Entwurf zum Lärmaktionsplan erwähnt haben, ist die Strecke mit der Streckennummer 2650 als Haupteisenbahnstrecke bestimmt und damit kartierungspflichtig. Das Eisenbahn-Bundesamt betrachtet darüber hinaus die Strecke mit der Streckennummer 2932 als Haupteisenbahnstrecke, da auch diese Strecke ein Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr aufweist. Im Bereich östlich von Kamen-Werve bzw. -Werwer Heide befindet sich diese Strecke auf dem Stadtgebiet von Kamen.	Die Textpassage wurde entsprechend angepasst und die Streckennummer 2932 in Kapitel 1 ergänzt.	Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 3) des Eisenbahn-Bundesamtes haben Sie in Ihrem Entwurf zum Lärmaktionsplan nachrichtlich erwähnt. Die dort gemachten Angaben sind korrekt. Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt 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 freiwilliges Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken - also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg - Schallschutz realisiert werden kann. Die genauen Voraussetzungen finden Sie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (ab-rufbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlaqe/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf? blob=publicationFile).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				<p>Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes wurden im Stadtgebiet von Kamen bereits Schallschutzmaßnahmen errichtet. Die folgende Tabelle gibt Ihnen eine Übersicht: (Tabelle 01 siehe Anlage!)</p> <p>Neben den erwähnten aktiven Lärminderungsmaßnahmen wurden in dem Sanierungsbereich 136 Wohneinheiten mit passiven Lärminderungsmaßnahmen ausgestattet, zu denen zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern gehört. Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Welche Streckenabschnitte für eine Lärmsanierung betrachtet werden sollen, zeigt die Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes. Die von Ihnen auf Seite 99 erwähnte Neuberechnung der Anlage 3 ist abgeschlossen und die aktuelle Fassung der Liste wurde mit der überarbeiteten Fassung der Richtlinie veröffentlicht. Darin sind für Kamen folgende Sanierungsbereiche genannt: (Tabelle 02 siehe Anlage!)</p> <p>In den genannten Bereichen werden zu gegebener Zeit schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, um zu ermitteln, ob und welche Lärminderungsmaßnahmen vorgenommen werden müssen. Wann dies erfolgt, lässt sich aus den vorliegenden Daten nicht ableiten.</p>	<p>Das Kapitel 9.6 im LAP wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
5	Kreis Unna Stabstelle Planung und Mobilität		Friedrich-Ebert-Str. 17 59425 Unna	<p>Nach Auswertung der Unterlagen teile ich Ihnen mit, dass in der vorliegenden Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes (Stufe 3) im Kapitel 5.3.1 die Belastungsachsen, in denen Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind, benannt werden. Über die identifizierten Pflichtaufgaben hinaus werden auch Belastungsachsen benannt, die als „freiwillige Leistung“ betitelt werden. Die Betrachtung unterscheidet sich dabei nicht im Bewertungsmaßstab für die Lärmbelastung, sondern lediglich in der Aufhebung der für die Identifizierung von Pflichtaufgaben vorgegebenen Grenze der Verkehrsbelastung (DTV > 8200 KFZ) und der Aufhebung der zu betrachtenden Straßenkategorien (auch Kreis- und Gemeindestraßen, vgl. Kapitel 1). Dieser Ansatz wird von mir ausdrücklich begrüßt, da die Interventionsschwerpunkte dadurch anhand der tatsächlichen Lärmbelastung festgelegt werden.</p> <p>Die Kategorie "Ruhige Gebiete" wird entsprechend der Begründung in Kapitel 5.4 auch in Stufe 3 des Lärmaktionsplanes nicht ausgewiesen. Die Begründung dafür kann jedoch nachvollzogen werden.</p> <p>Da jedoch die Gemeinden aufgrund einer fehlenden bundesrechtlichen Regelung selbst über die Kriterien entscheiden können, wäre es auch möglich gewesen, zum Schutz vor zukünftiger Lärmzunahme diesen Begriff etwa auf Wohngebiete und andere Flächen zu beziehen, in denen die Richtwerte der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" eingehalten werden.</p> <p>Aus der Tabelle 8.1 (Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe 2) ist ersichtlich, dass viele Maßnahmen, die bereits seit längerem vorgesehen sind, noch nicht umgesetzt sind. Angesichts der langen Liste nicht umgesetzter Maßnahmen schließe ich mich den Maßnahmenvorschlägen in Kapitel 9.2 an (Aktualisierung Verkehrsentwicklungsplanung, Fortentwicklung Straßenkataster), um ein langfristiges, strategisches Vorgehen (vgl. Kapitel 10 - derzeit fehlend) zu gewährleisten.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Die in den Kapiteln 9.3, 9.4 und 9.5 zu den einzelnen Belastungsschwerpunkten ausgearbeiteten Maßnahmen sollten in den nächsten Jahren konsequent verfolgt bzw. ggf. erneut aufgegriffen werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Aus Sicht der für die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft ÖPNV zuständigen Stelle beim Kreis Unna weise ich darauf hin, dass bei Maßnahmen, die die Einführung von Tempo 30 auf bestimmten Verkehrsachsen vorsehen, die VKU mit einbezogen werden sollte.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahnneiederlassung Hamm		Otto-Kraft-Platz 8 59065 Hamm	Vorschlag: Überprüfung der bestehenden Lärmschutzwände Im Rahmen unserer Erhaltungsmaßnahmen werden bestehende Lärmschutzwände an Autobahnen grundsätzlich überprüft. Auf der A2 von km 415,400 km 424,700 wurde im Zeitraum 2015-2018 eine Erhaltungsmaßnahme durchgeführt. Im Rahmen dieser Erhaltungsmaßnahme wurde von Straßen.NRW ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) eingebaut. Auch die bestehenden Lärmschutzwände wurden in dem Zuge überprüft. Diese Überprüfung ergab, dass eine Erhöhung der Lärmschutzwände aus statischen Gründen nicht machbar ist. Einer Erneuerung der Wände ist aufgrund der relativ geringen Anzahl an Überschreitungen als nicht wirtschaftlich anzusehen. Die betroffenen Anwohner können jedoch einen Antrag auf Lärmsanierung stellen.	Der Hinweis wird im Lärmaktionsplan ergänzt.	Änderung des Lärmaktionsplans.
				Weiterhin sind auf den Autobahnen A2 und A1 im Stadtgebiet Kamen weitere Erhaltungsmaßnahmen geplant, in deren Zuge auch der Lärmschutz nach den aktuellen Gegebenheiten überprüft wird. Die Wohnbebauungen "Auf dem Berge" und "Kuperberg" werden im letzten noch ausstehenden Deckenlos der A2 berücksichtigt.	Der Hinweis wird im Lärmaktionsplan ergänzt.	Änderung des Lärmaktionsplans.
				Vorschlag: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann nur durch die Bezirksregierung erfolgen.	Der entsprechende Abschnitt im Lärmaktionsplan wird angepasst.	Änderung des Lärmaktionsplans.
				Vorschlag: Einbau eines lärmmindernden Asphalts (PIMA; -5 dB(A)) Standardmäßig wird seitens Straßen.NRW ein lärmmindernder Straßenbelag mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) eingebaut. Der von Ihnen genannte PMA wird derzeit nur auf Versuchsstrecken eingebaut und darf derzeit nur mit -2 dB(A) angesetzt werden. Eine Alternative würde der offenporige Asphalt (OPA) darstellen, der einen Korrekturfaktor von -5 dB(A) aufweist. Da jedoch der OPA einer aufwändigen Entwässerung bedarf und eine maximale Lebensdauer von 8-10 Jahren aufweist, wird dieser nur in Ausnahmefällen verbaut.	Da davon auszugehen ist, dass der Einbau erst mittel- bis langfristig erfolgen soll, ist der Stand der Technik zum geplanten Bauzeitraum erneut zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	Landesbetrieb Straßenbau NRW, HS Bochum Regionalniederlassung Ruhr / Hauptsitz Bochum			Keine Rückmeldung.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Gemeinde Bönen: Planen und Bauen			Keine Rückmeldung.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
9	Stadt Bergkamen: Planung, Tiefbau, Umwelt			Keine Rückmeldung.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	Stadt Unna			Keine Rückmeldung.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II 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_{den}"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L_{day}"** (TaglärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L_{evening}"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L_{night}"** (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_{den}-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 anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.



Anhang III Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010¹⁰. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenpektrum zur Lärminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Förderung des Umweltverbundes				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ▪ Nutzungsmischung ▪ Förderung Umweltverbund ▪ Förderung multimodaler Verkehre ▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs ▪ Mobilitätsmanagement ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung Schienengüterverkehr ▪ Gleisanschlussverkehr ▪ dezentrale Güterverkehrszentren ▪ Stadt-Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des SV-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abnahme SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) ▪ Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [2]

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen ▪ Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) ▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) ▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h-> -2,4 dB(A) ▪ Bei Ergänzung von 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

¹⁰ Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
Verstetigung des Verkehrsflusses				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Signalsteuerung ("Grüne Welle") ▪ Straßenum- und -rückbau ▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen ▪ Umgestaltung von Knotenpunkten ▪ Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt ▪ gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge werden vermieden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A) ▪ Reduktion um -0,5 dB(A) bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6] 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet
Leise Fahrbahnbeläge				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke ▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen ▪ leise Pflasterbeläge ▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt ▪ Einsatz lärmindernde Asphaltdeckschichten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke ->-0,5 bis -1,5 dB(A) ▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton ->-2 bis -3 dB(A) ▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] ▪ Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber Asphaltbeton -5 dB(A) [3] ▪ offenporige Deckschicht >50 km/h: Pkw-> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] ▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) ▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" < 50 km/h bis zu -3,5 dB(A) ▪ Gummi-asphalt, erst teilweise erprobt, -6 bis -7 dB(A) ▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) ▪ Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis -7 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augsburg: zweilagiger offenerporigen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] ▪ Düsseldorfer Asphalt: in VIELEN Städten zwischenzeitlich Standardbauweise ▪ Gummi-asphalt: Schwerin und Österreich



Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung ▪ Steuernde und lenkende Maßnahmen ▪ Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen ▪ Rück-/Umbau von Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung/Bündelung Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen ▪ Vorzugsrouten ▪ Lenkung des Lkw-Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung SV-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) ▪ Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

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



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
	keine Minderung des Außenpegels			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absorbierende Fassaden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Immer häufiger zu finden
Umbau/Neubau von Gebäuden				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualifizierter Grundriss 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Selbstabschirmung->mindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Immer häufiger zu finden
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorbauten, Pufferzonen ▪ Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Gebäude als Lärmschirm 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Immer häufiger eingesetzt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung ▪ Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 ▪ Auflösung des Lärmkonflikts 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Häufig eingesetzt

Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung- Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 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