

Herausgeber
Stadt Hattingen
Der Bürgermeister
Baudezernat
Hüttenstraße 43
45525 Hattingen

Bearbeitung
Stadt Hattingen
Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung
Lars Ruch

Tel.: 0 23 24 - 204 - 5201
Fax: 0 23 24 - 204 - 5209
www.hattingen.de
fb61@hattingen.de

Hattingen, 23. April 2024

Lärmaktionsplan 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Angaben.....	3
1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde.....	3
1.2 Beschreibung der Gemeinde.....	3
1.3 Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.4 Geltende Lärmgrenzwerte.....	6
2. Bewertung der Ist-Situation.....	7
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	7
L439 (Kohlenstraße) zwischen den Stadtgrenzen Essen und Velbert.....	8
L651 (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen den Stadtgrenzen Bochum und Sprockhövel.....	9
L705 (Hüttenstraße / August-Bebel-Straße) zwischen L651 und der Stadtgrenze Bochum.....	15
L924 (Nierenhofer Straße) zwischen L651 und der Stadtgrenze Velbert.....	18
L924 (Schulstraße / Blankensteiner Straße) zwischen L651 und Stadtgrenze Witten.....	20
2.2 Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind.....	22
2.3 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	22
3. Maßnahmenplanung.....	23
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	23
3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete).....	25
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	27
3.4 Schutz ruhiger Gebieten.....	28
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehene Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.....	29

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	30
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	30
4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung.....	30
4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	30
5. Weiteres Vorgehen und Inkrafttreten.....	44
Anlage zum Lärmaktionsplan 2024.....	45
Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung.....	45
Anregungen aus der Offenlage.....	55

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne wird durch § 47 e des BImSchG geregelt. Sie liegt in Nordrhein-Westfalen bei den einzelnen Gemeinden:

Stadt Hattingen

Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Postfach 80 04 56
45504 Hattingen

Telefon: 02324 / 204-5201

Fax: 02324 / 204-5209

E-Mail: fb61@hattingen.de

Homepage: www.hattingen.de

Gemeindeschlüssel: 05954016

1.2 Beschreibung der Gemeinde

Die Stadt Hattingen liegt in der südlichen Ballungsrandzone des Ruhrgebiets und gehört zum Ennepe-Ruhr-Kreis im Regierungsbezirk Arnsberg. Darüber hinaus ist Hattingen Teil des Regionalverbands-Ruhr. Die Stadt Hattingen hat ca. 56.000 Einwohner und eine Gesamtfläche von 71,39 km². Der historische Stadtkern mit seinen mittelalterlichen Fachwerkhäusern und die packende Industriekultur verleihen der Stadt einen ganz besonderen Charakter. Zahlreiche Grünflächen und insbesondere das idyllische Ruhrtal bilden einen Kontrast zum lebendigen Stadtleben und bieten hervorragende Naherholungsmöglichkeiten. Der Stadtkern erstreckt sich in Ost-West-Richtung entlang der Ruhr, wobei sich der überwiegende Siedlungsbereich im Norden von Hattingen ausgebildet hat. Der übrige Teil des Stadtgebiets, das sogenannte Hügelland, erstreckt sich in südlicher Richtung und spielt für die Siedlungsstruktur nur eine untergeordnete Rolle. Hier überwiegt die Freiraum- und Erholungsfunktion. Diese Vielfalt macht Hattingen zu einem beliebten Ausflugsziel und einem überaus attraktiven Lebensort. An das Stadtgebiet grenzen im Westen die Städte Essen und Velbert, im Norden die Stadt Bochum, im Osten die Städte Witten und Sprockhövel und im Süden die Stadt Wuppertal.

Neben den Hauptverkehrsstraßen gibt es keine wesentlichen Lärmquellen für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wurde.

Folgende Hauptstraßen wurden im Zuge der Umgebungslärmkartierung als Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, berücksichtigt (Abb. 1):

- **L439** (Kohlenstraße) zwischen den Stadtgrenzen Essen und Velbert
- **L651** (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen den Stadtgrenzen Bochum und Sprockhövel
- **L705** (Hüttenstraße / August-Bebel-Straße) zwischen L651 und der Stadtgrenze Bochum
- **L924** (Nierenhofer Straße) zwischen L651 und der Stadtgrenze Velbert
- **L924** (Schulstraße / Blankensteiner Straße) zwischen L651 und der Stadtgrenze Witten

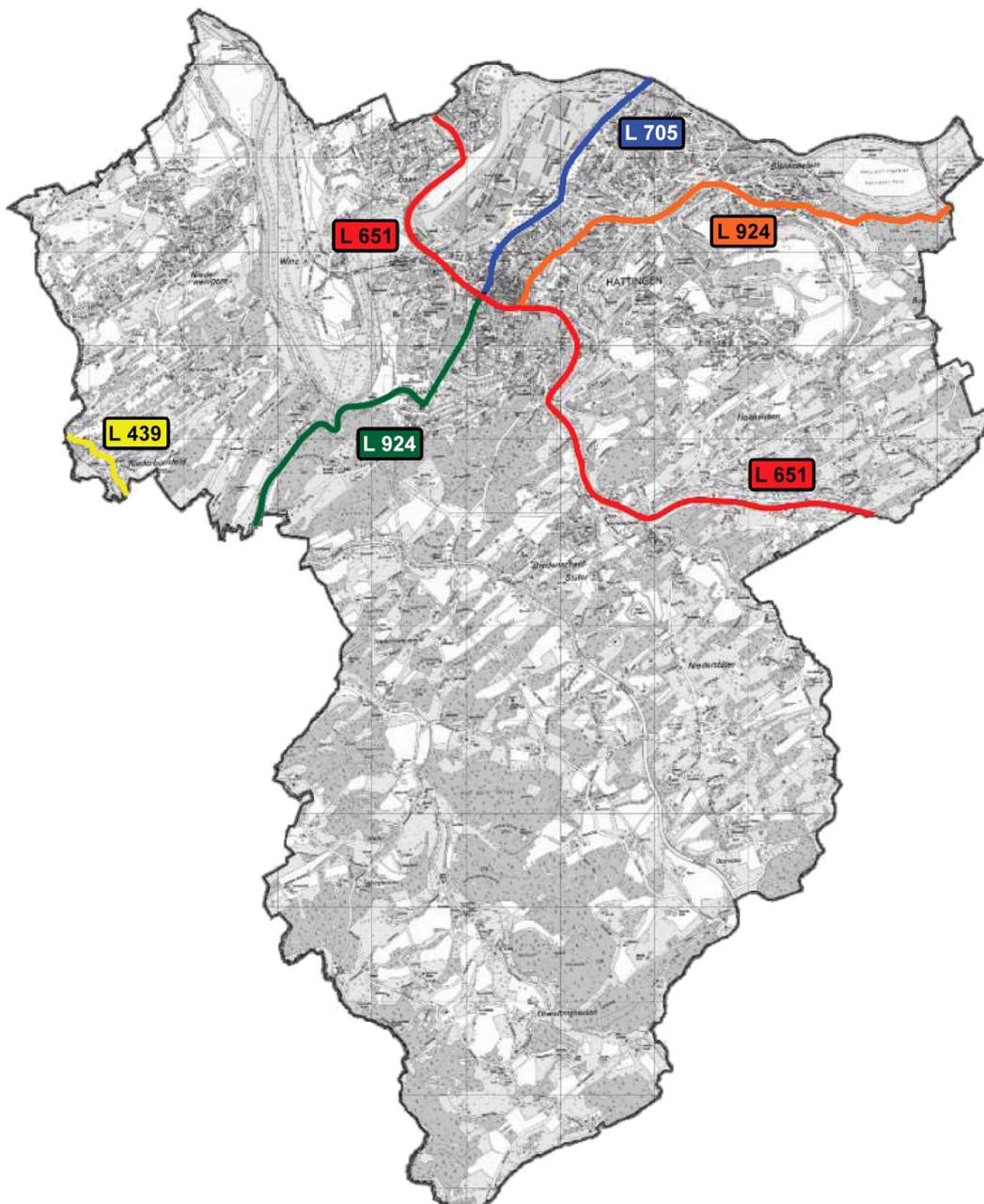


Abbildung 1: Schematische Darstellung der berücksichtigten Hauptverkehrsstraßen

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in § 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV.

Die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen wird vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) durchgeführt. Die EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie; 2002/49/EG) ist 2002 in Kraft getreten. Anschließend erfolgte 2005 die Überführung in nationales Recht. Dies geschah mit der Ergänzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) durch den sechsten Teil „Lärminderungsplanung“, sowie mit dem Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Gemäß BImSchG werden alle 5 Jahre Lärmkartierungen u. a. für Hauptverkehrsstraßen vorgenommen. Im Anschluss erstellen die Gemeinden Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung.

Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- den rechtlichen Hintergrund,
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- 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,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die für die Berechnungen zu verwendenden Lärm-Indizes L_{DEN} (Level Day, Evening, Night) und L_{Night} (Level Night) werden im Artikel 5 der Umgebungslärmrichtlinie aufgeführt.

Im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 07.02.2008 wurden Auslösewerte von

$$L_{DEN} \geq 70 \text{ db(A)} \text{ und } L_{Night} \geq 60 \text{ db(A)}$$

festgelegt. Sollten diese Werte laut der Lärmkartierung an Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder anderen schutzwürdigen Gebäuden überschritten werden, ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen, sofern es sich nicht um einzelne Objekte handelt, die in den betroffenen Gebieten liegen.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen wurden vom LANUV erstellt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Lärmkartierung für das gesamte Stadtgebiet tabellarisch dargestellt. Im Anschluss wird auf einzelne Straßenabschnitte näher eingegangen.

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{DEN} /dB(A)	2017			2023		
	>55	>65	>75	>55	>65	>75
N Wohnungen	868	301	0	3067	1137	4
N Schulgebäude	3	0	0	9	4	0
N Krankenhausgebäude	1	0	0	8	1	0

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

Am Tag

L _{DEN} /dB(A)	2017					2023				
	>55	>60	>65	>70	>75	>55	>60	>65	>70	>75
N	1073	741	553	75	0	2362	1694	1454	927	9

In der Nacht

L _{Night} /dB(A)	2017					2023				
	>50	>55	>60	>65	>70	>50	>55	>60	>65	>70
N	846	562	130	0	0	1723	1483	896	9	0

Hinweis: Aufgrund der EU-weiten Harmonisierung des Berechnungsverfahrens für die Lärmkartierung ist es zu erheblichen Änderungen im deutschen Berechnungsverfahren gekommen. Dies hat zur Folge, dass mehr Menschen bei gleicher Lärmbelastung ausgewiesen werden. Von daher ist ein direkter Vergleich der Zahlen von 2019 und 2023 nicht möglich.

L439 (Kohlenstraße) zwischen den Stadtgrenzen Essen und Velbert

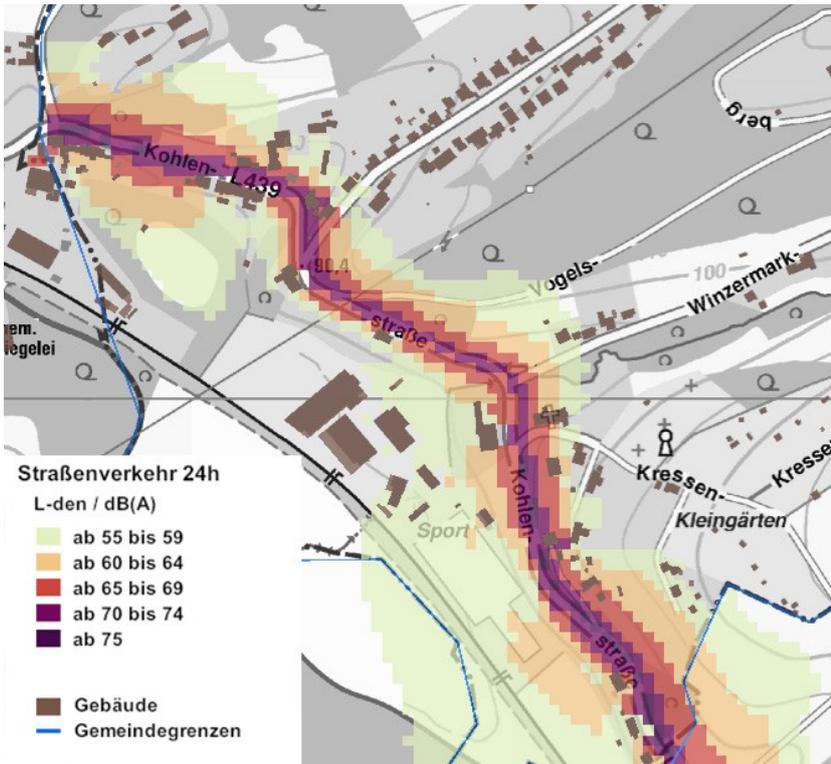


Abbildung 2: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L439 zwischen Stadtgrenze Essen und Velbert

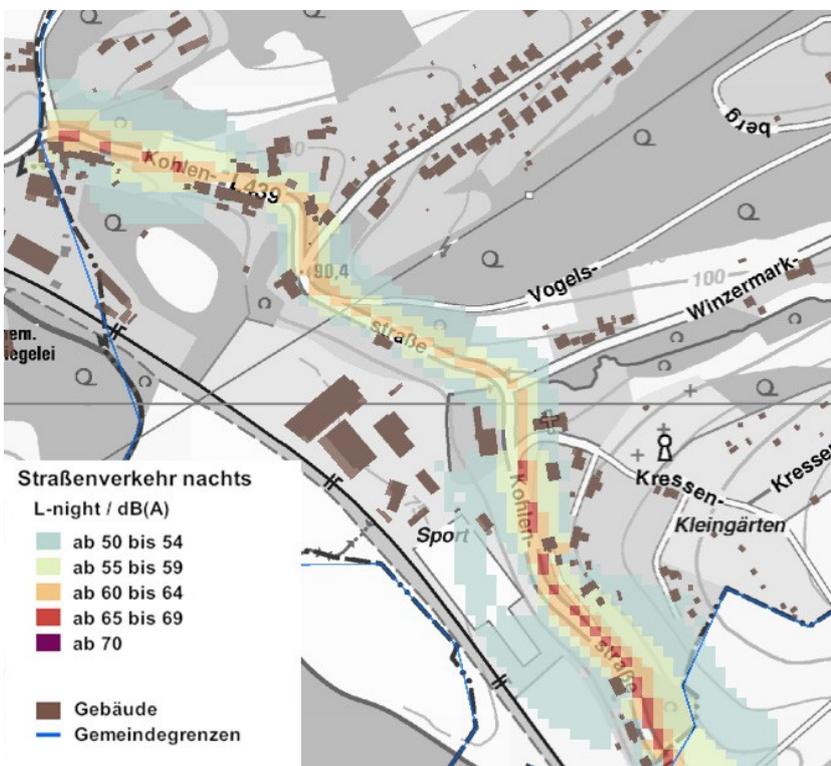


Abbildung 3: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L439 zwischen Stadtgrenze Essen und Velbert

L651 (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen den Stadtgrenzen Bochum und Sprockhövel

Abschnitt Stadtgrenze Bochum bis zur Ruhrbrücke

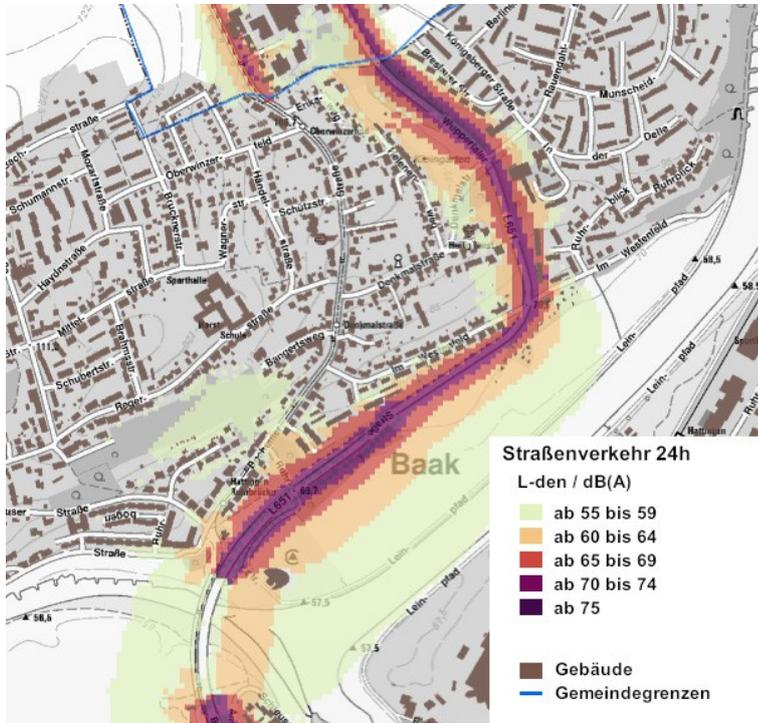


Abbildung 4: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L651 zwischen der Stadtgrenze Bochum bis zur Ruhrbrücke

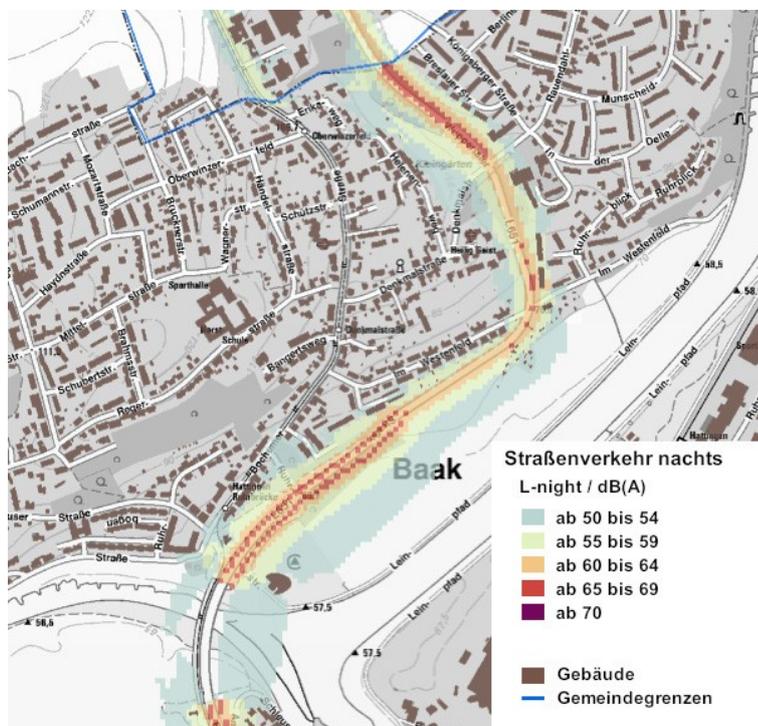


Abbildung 5: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L651 zwischen der Stadtgrenze Bochum bis zur Ruhrbrücke

Abschnitt Ruhrbrücke bis August-Bebel-Straße

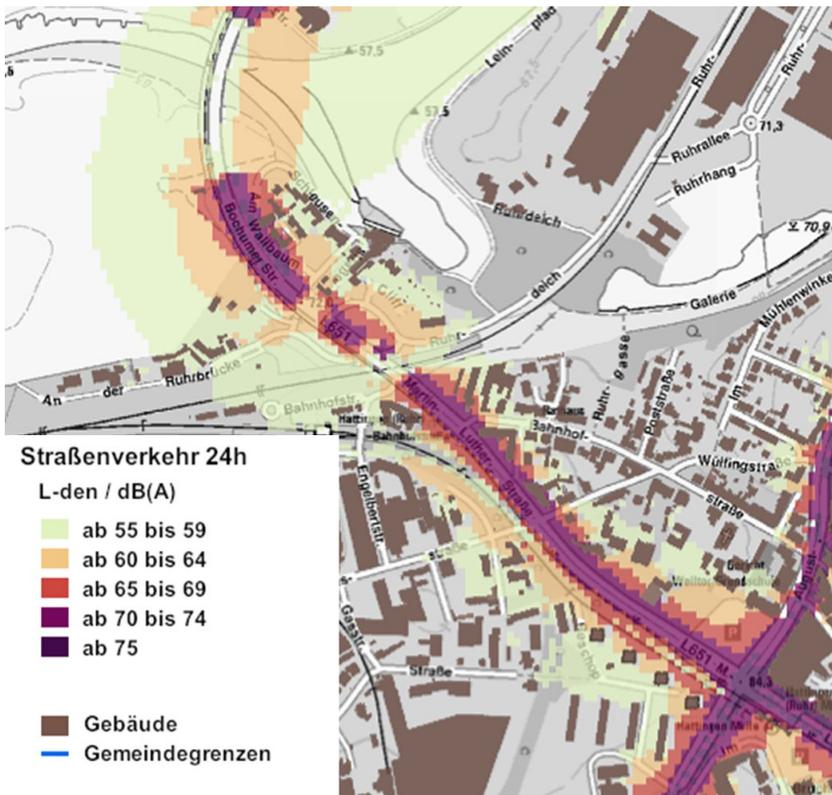


Abbildung 6: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L651 zwischen der Ruhrbrücke und der August-Bebel-Straße

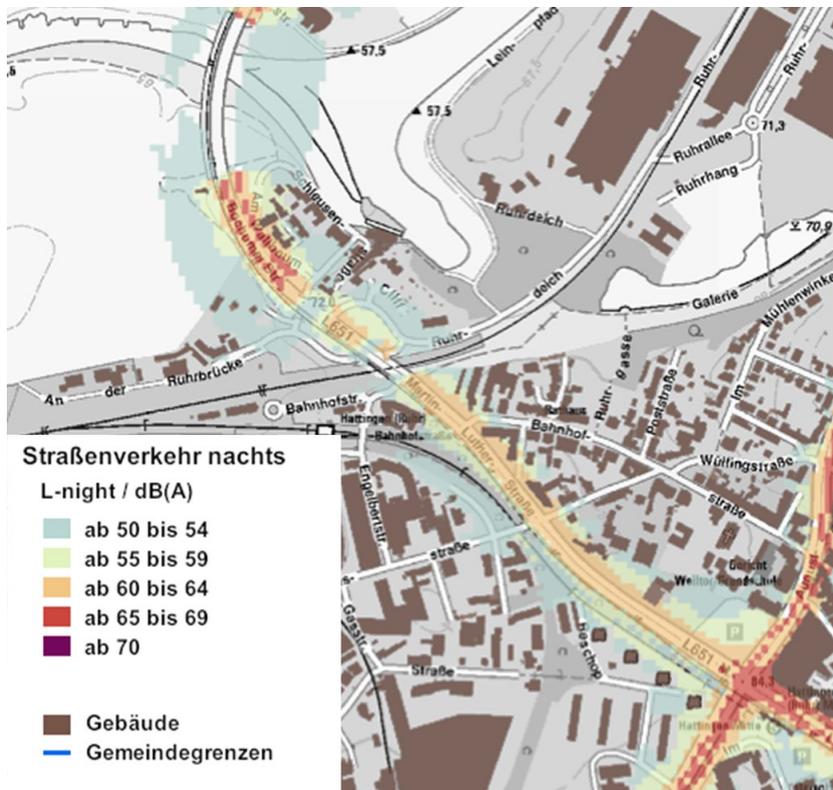


Abbildung 7: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L651 zwischen der Ruhrbrücke und der August-Bebel-Straße

Abschnitt August-Bebel-Straße bis Nordstraße



Abbildung 8: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L651 zwischen der August-Bebel-Straße und der Nordstraße



Abbildung 9: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L651 zwischen der August-Bebel-Straße und der Nordstraße

Abschnitt Nordstraße bis Stadtgrenze Spröckhövel

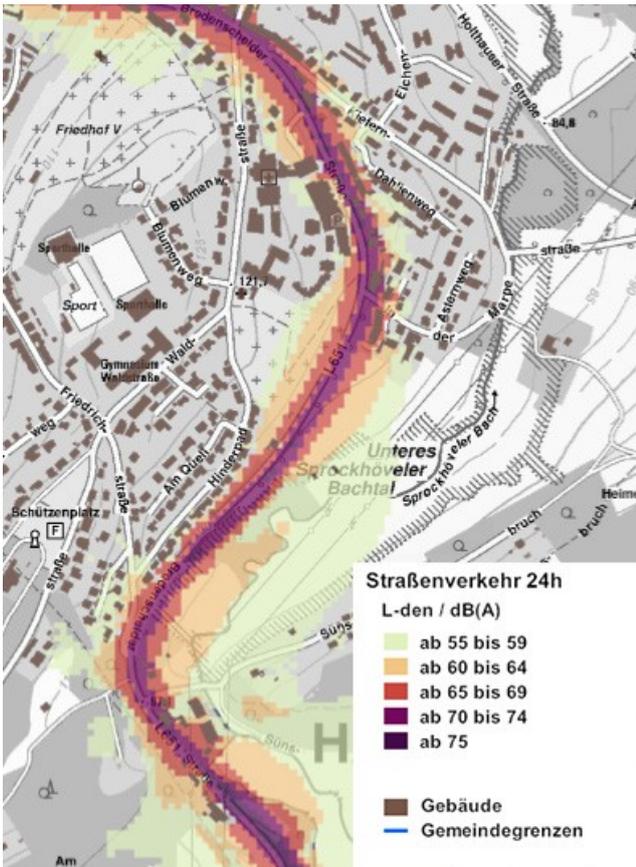


Abbildung 10: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L651 zwischen der Nordstraße und der Stadtgrenze (Teil 1)

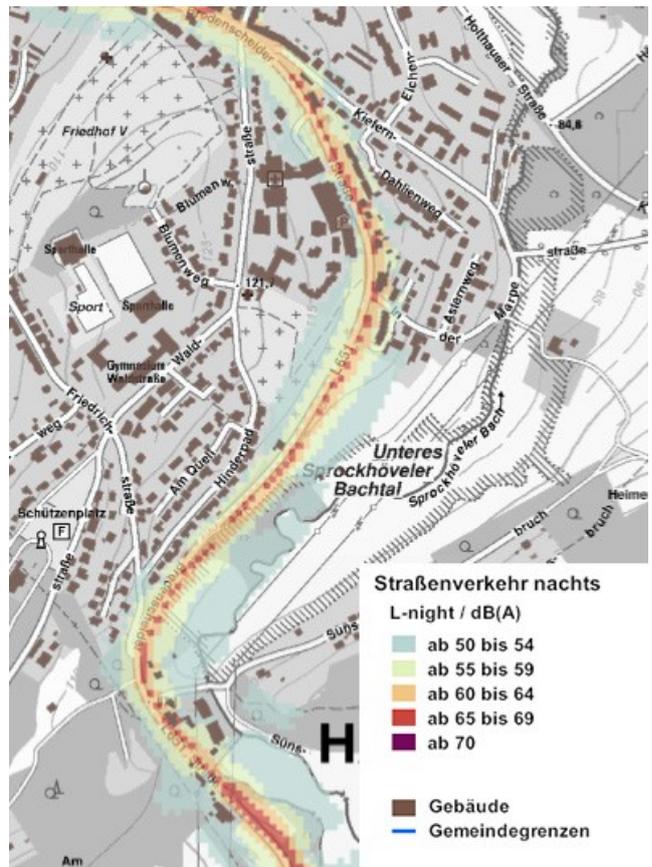


Abbildung 11: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L651 zwischen der Nordstraße und der Stadtgrenze (Teil 1)

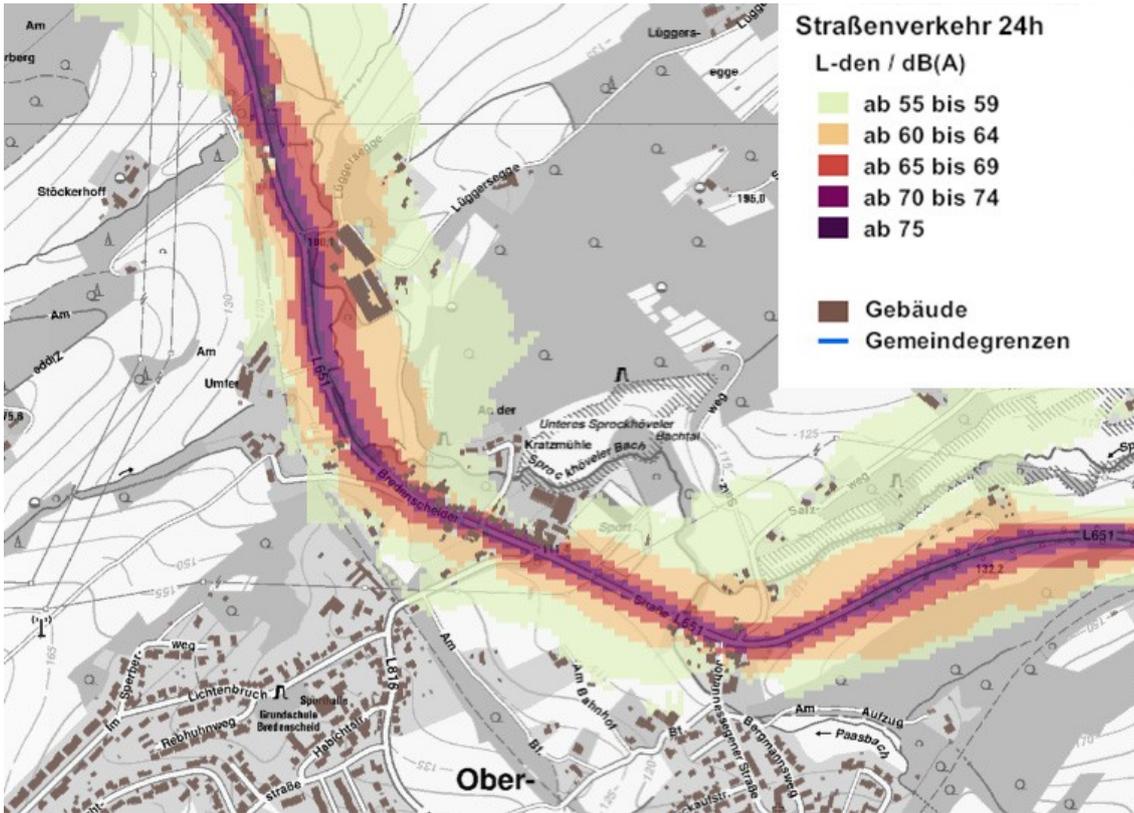


Abbildung 12: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L651 zwischen der Nordstraße und der Stadtgrenze (Teil 2)

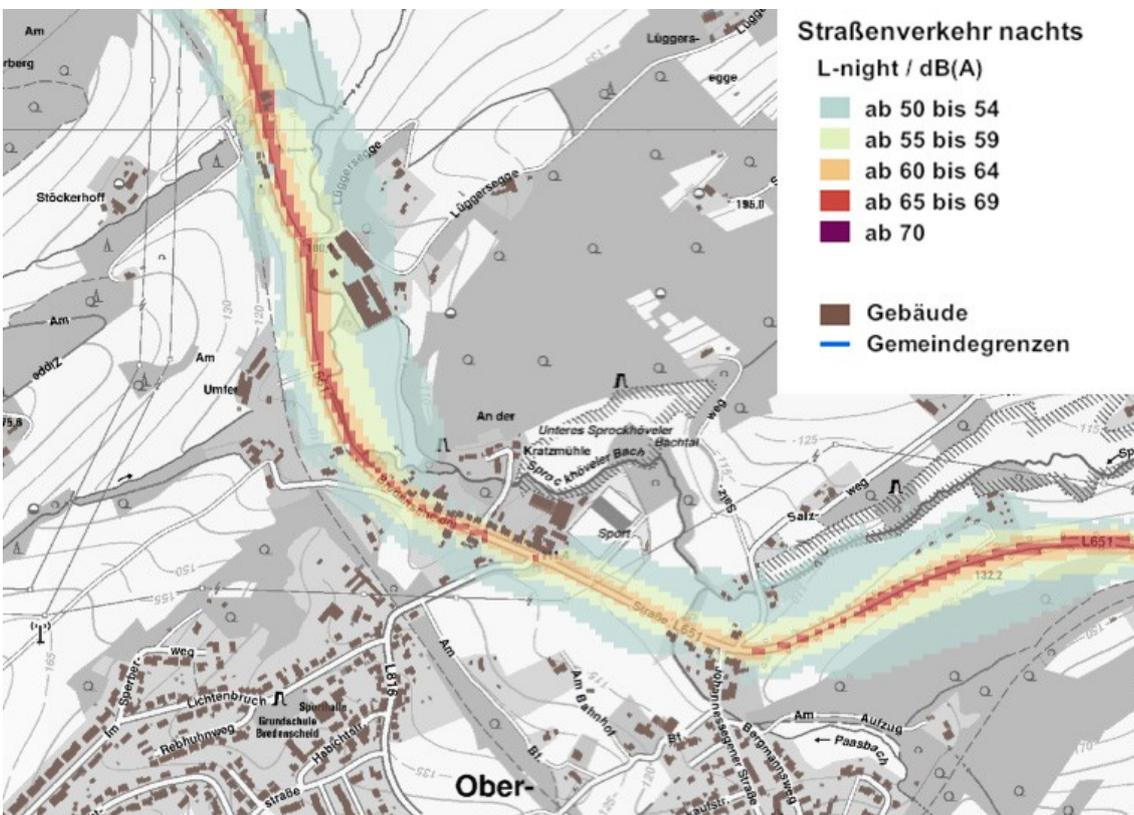


Abbildung 13: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L651 zwischen der Nordstraße und der Stadtgrenze (Teil 2)

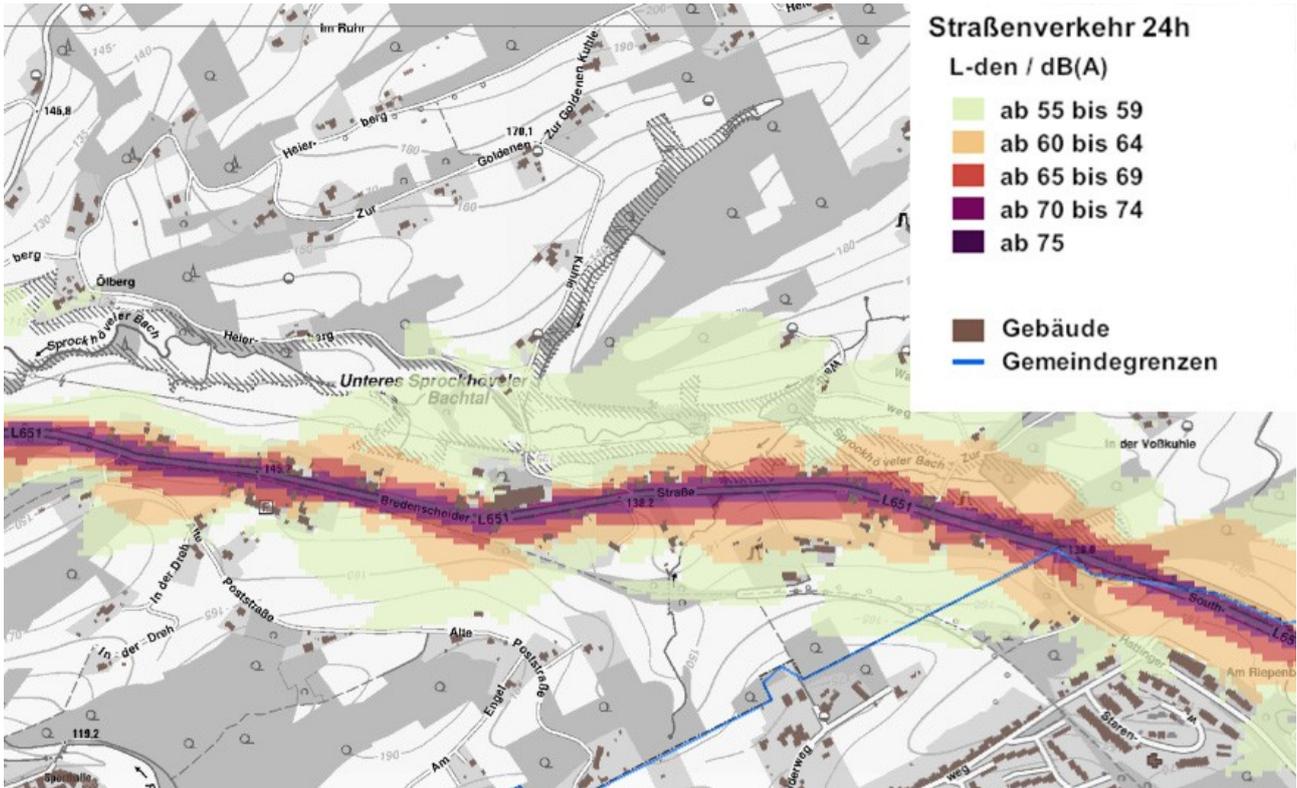


Abbildung 14: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L651 zwischen der Nordstraße und der Stadtgrenze (Teil 3)

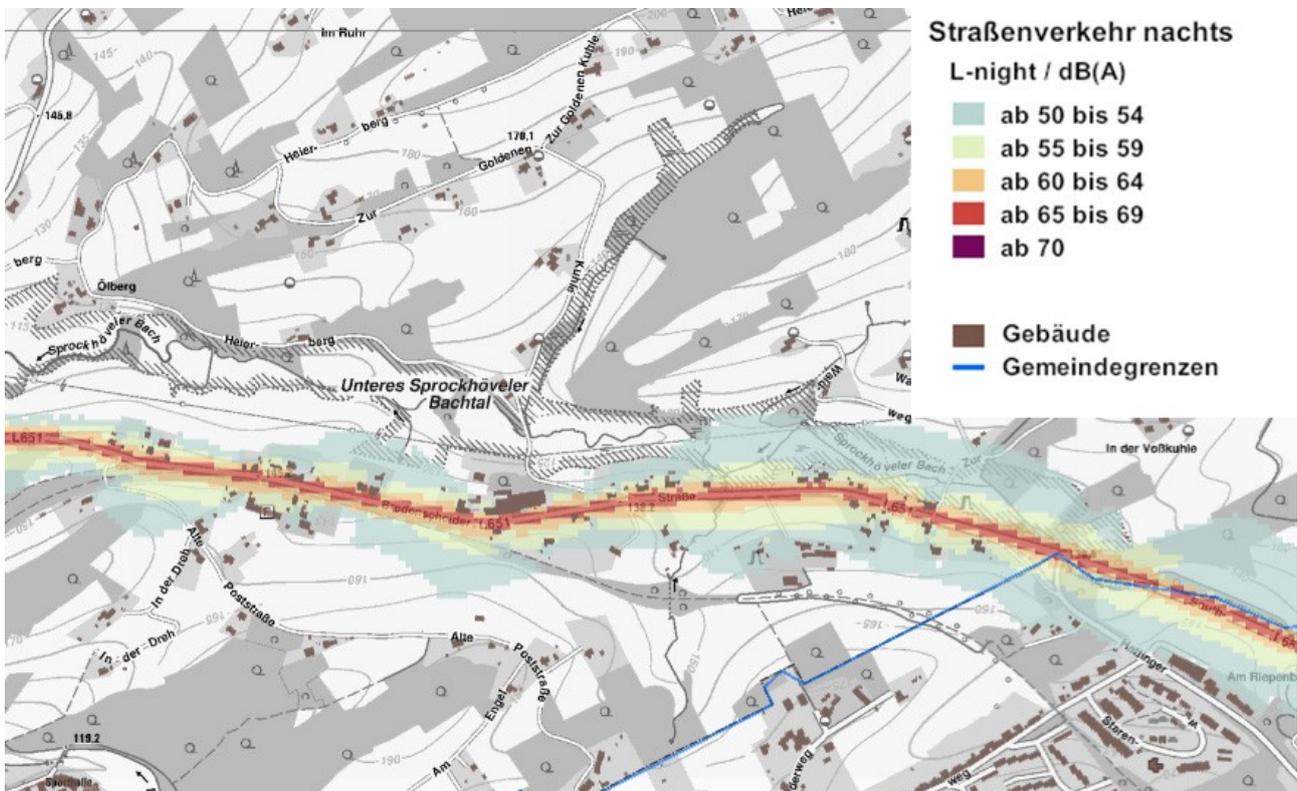


Abbildung 15: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L651 zwischen der Nordstraße und der Stadtgrenze (Teil 3)

L705 (Hüttenstraße / August-Bebel-Straße) zwischen L651 und der Stadtgrenze Bochum

Abschnitt Martin-Luther-Straße bis Roonstraße

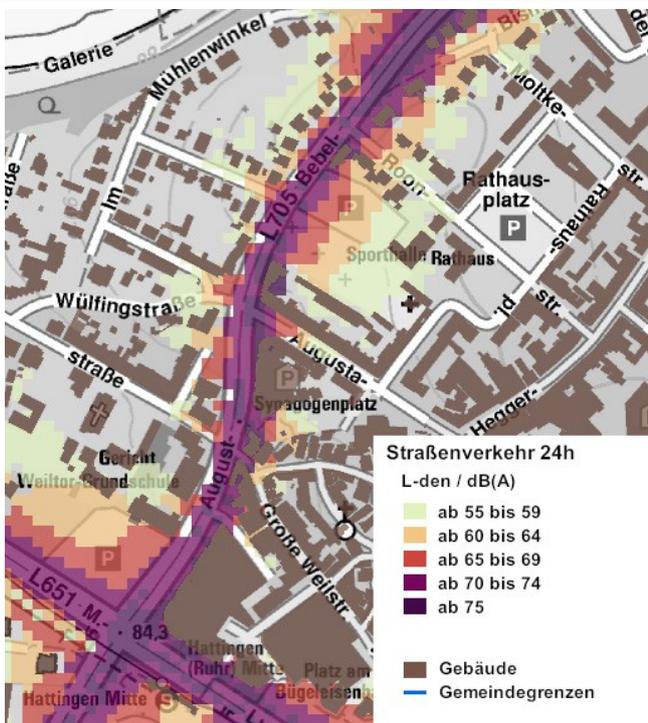


Abbildung 16: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L705 zwischen der Martin-Luther-Straße und Am Büchenschütz

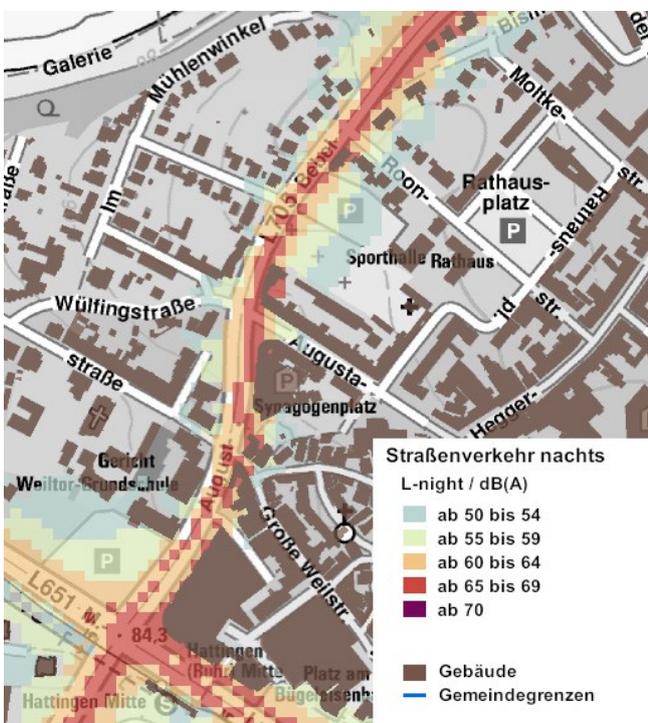


Abbildung 17: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L705 zwischen der Martin-Luther-Straße und Am Büchenschütz

Abschnitt Roonstraße bis Am Büchenschütz

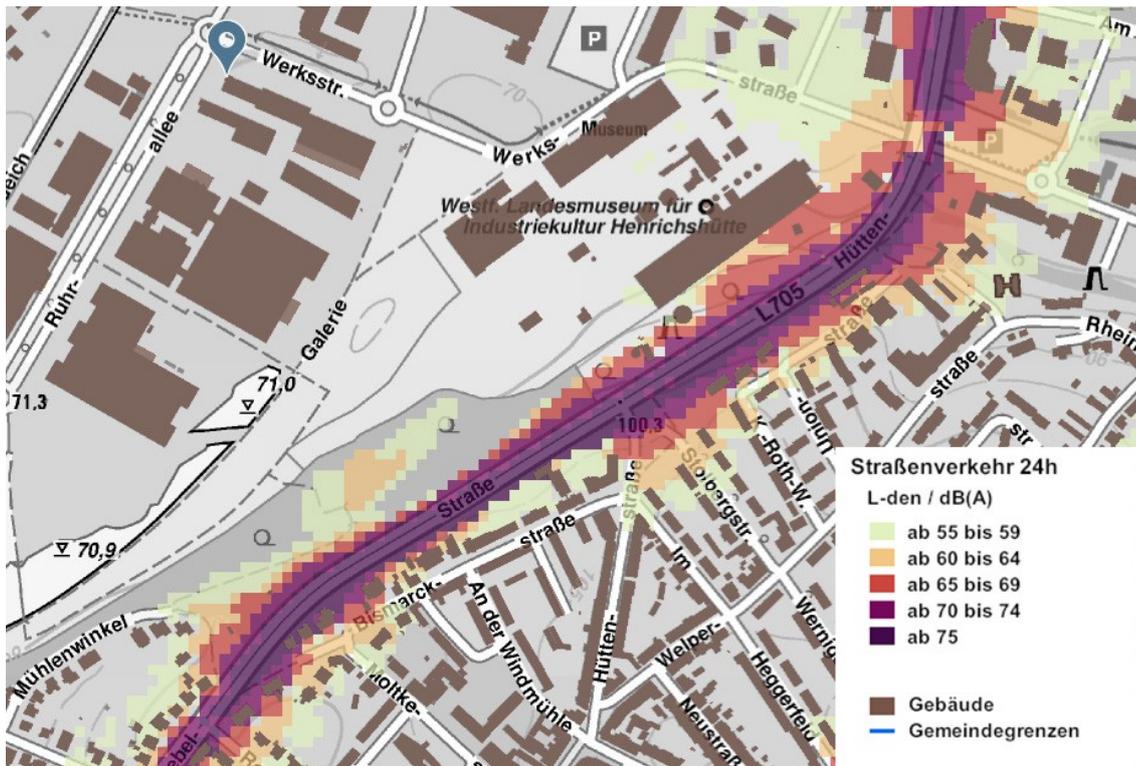


Abbildung 18: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L705 zwischen der Roonstraße und Am Büchenschütz

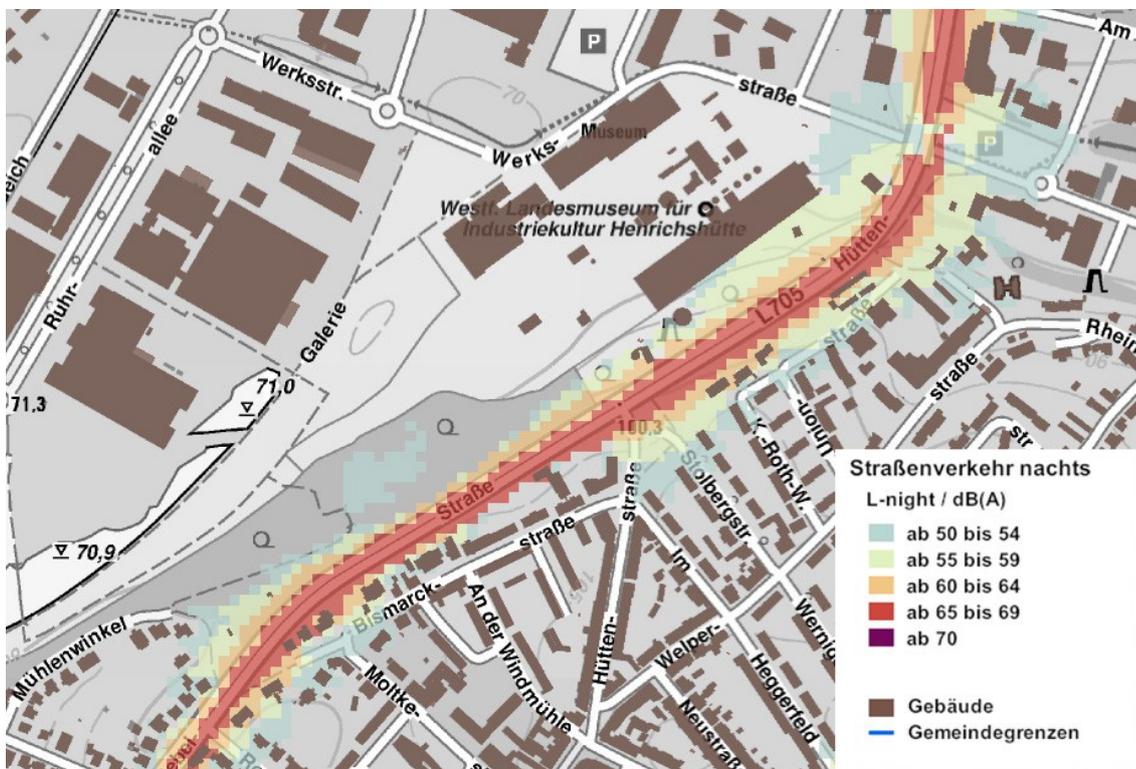


Abbildung 19: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L705 zwischen der Roonstraße und Am Büchenschütz

Abschnitt Am Büchenschütz bis Stadtgrenze Bochum

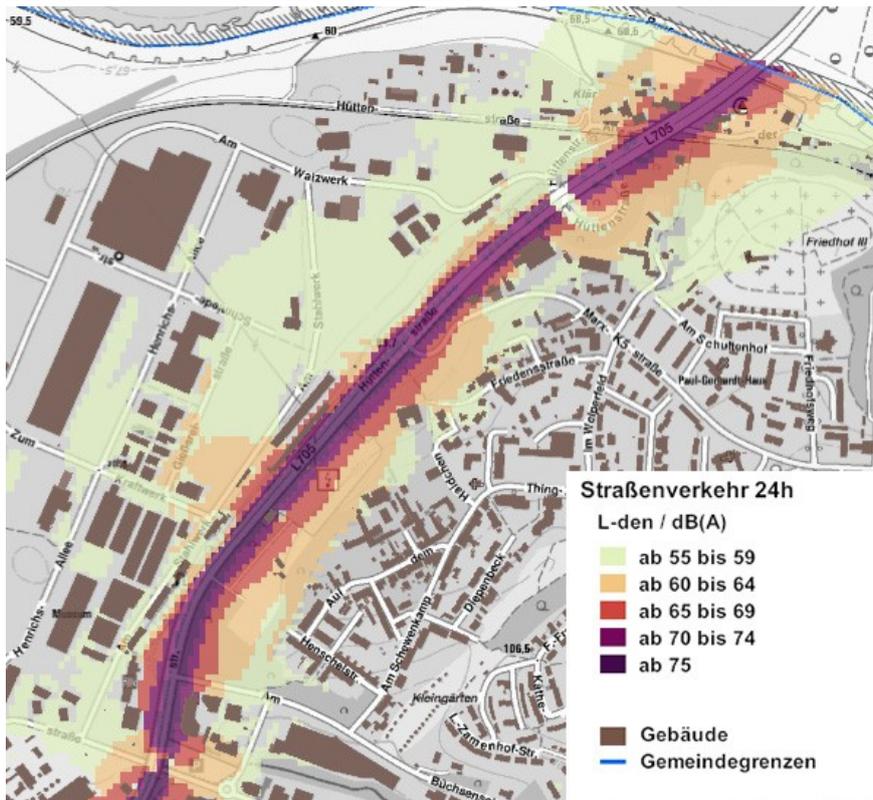


Abbildung 20: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L705 zwischen Am Büchenschütz und der Stadtgrenze Bochum

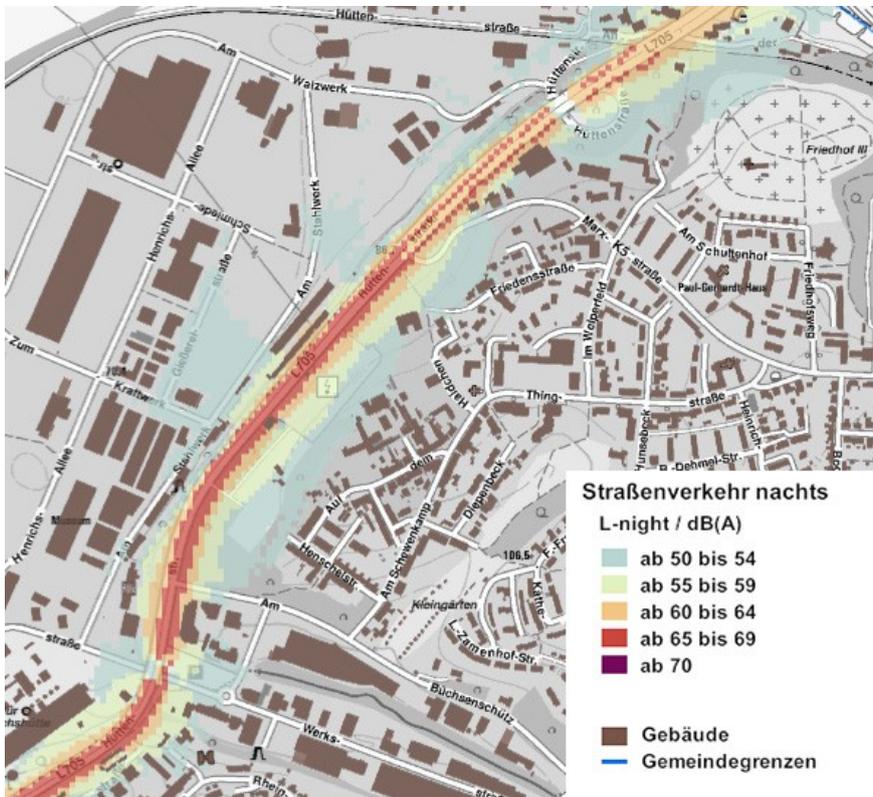


Abbildung 21: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L705 zwischen Am Büchenschütz und der Stadtgrenze Bochum

L924 (Nierenhofer Straße) zwischen L651 und der Stadtgrenze Velbert

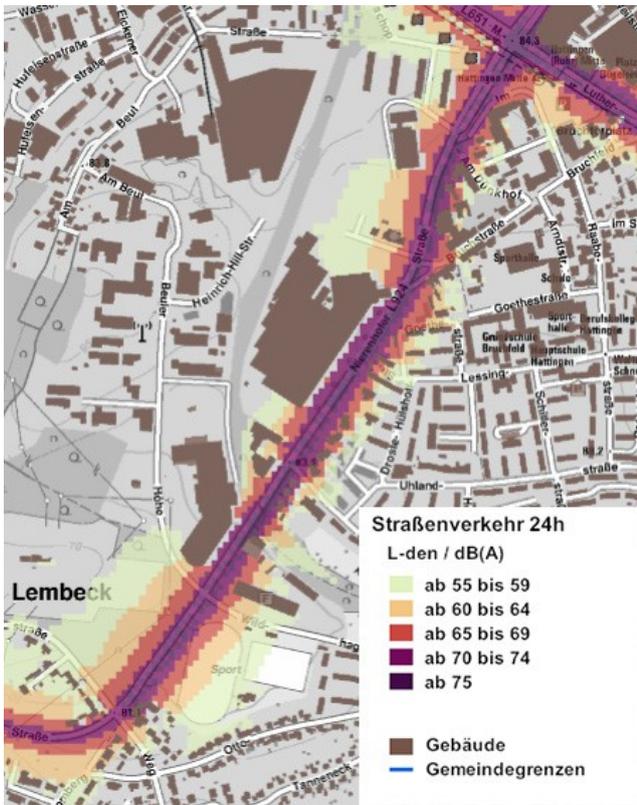


Abbildung 22: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L924 zwischen der L651 und der Isenbergstraße

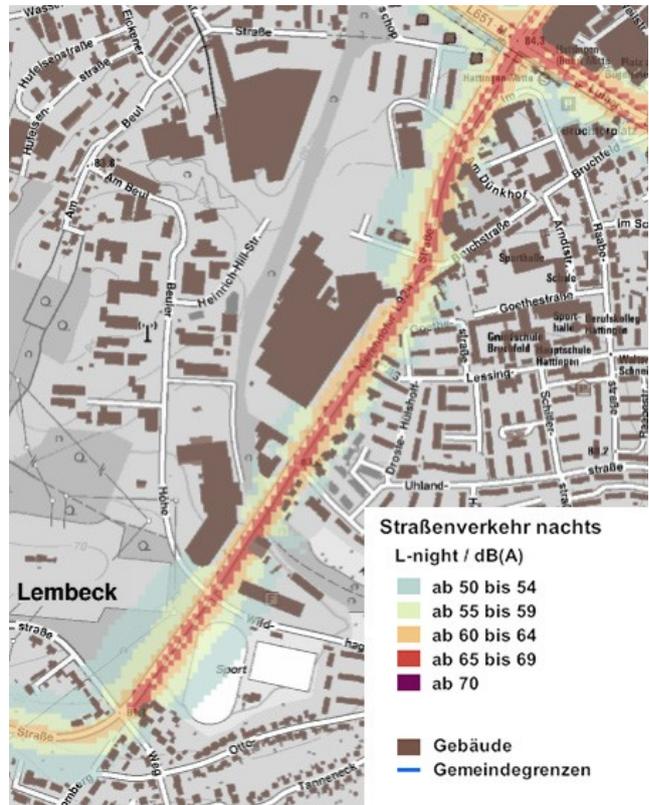


Abbildung 23: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L924 zwischen der L651 und der Isenbergstraße

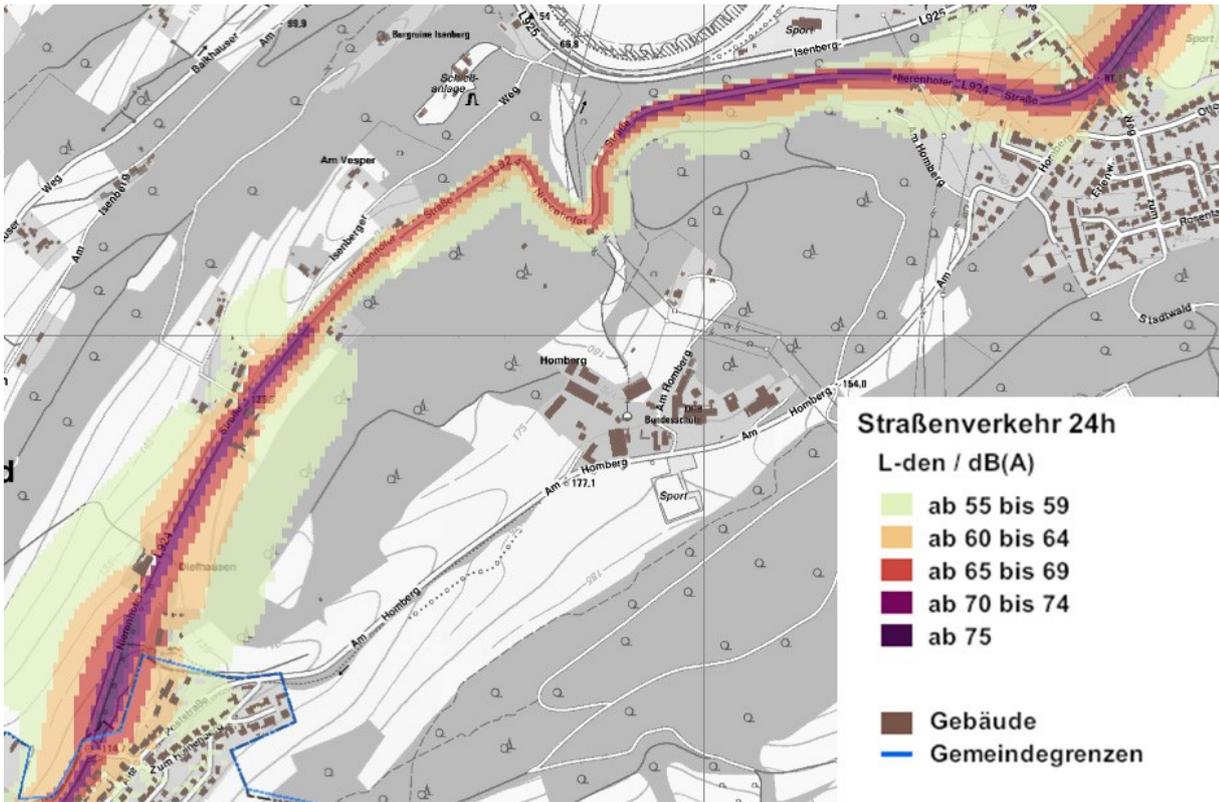


Abbildung 24: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der der L924 zwischen Isenbergstraße und Stadtgrenze Velbert

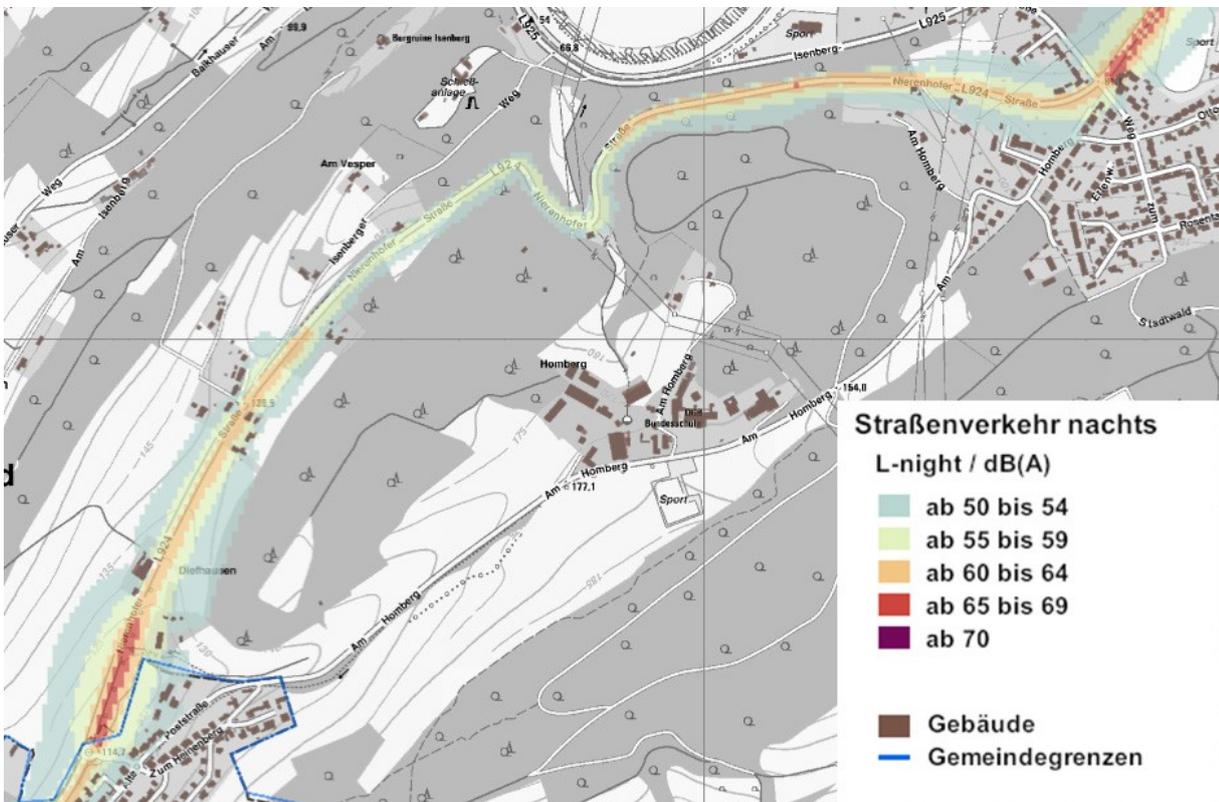


Abbildung 25: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der der L924 zwischen Isenbergstraße und Stadtgrenze Velbert

L924 (Schulstraße / Blankensteiner Straße) zwischen L651 und Stadtgrenze Witten

Abschnitt L651 bis Im Vogelsang

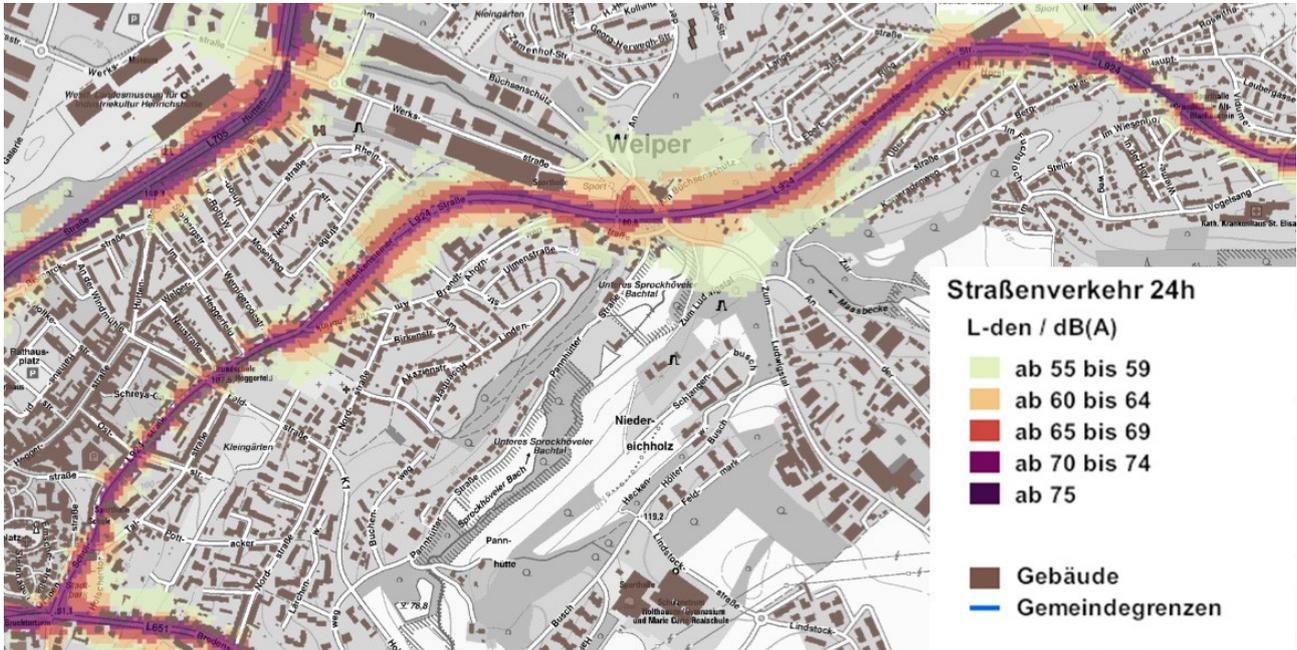


Abbildung 26: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L924 zwischen der L651 und Im Vogelsang

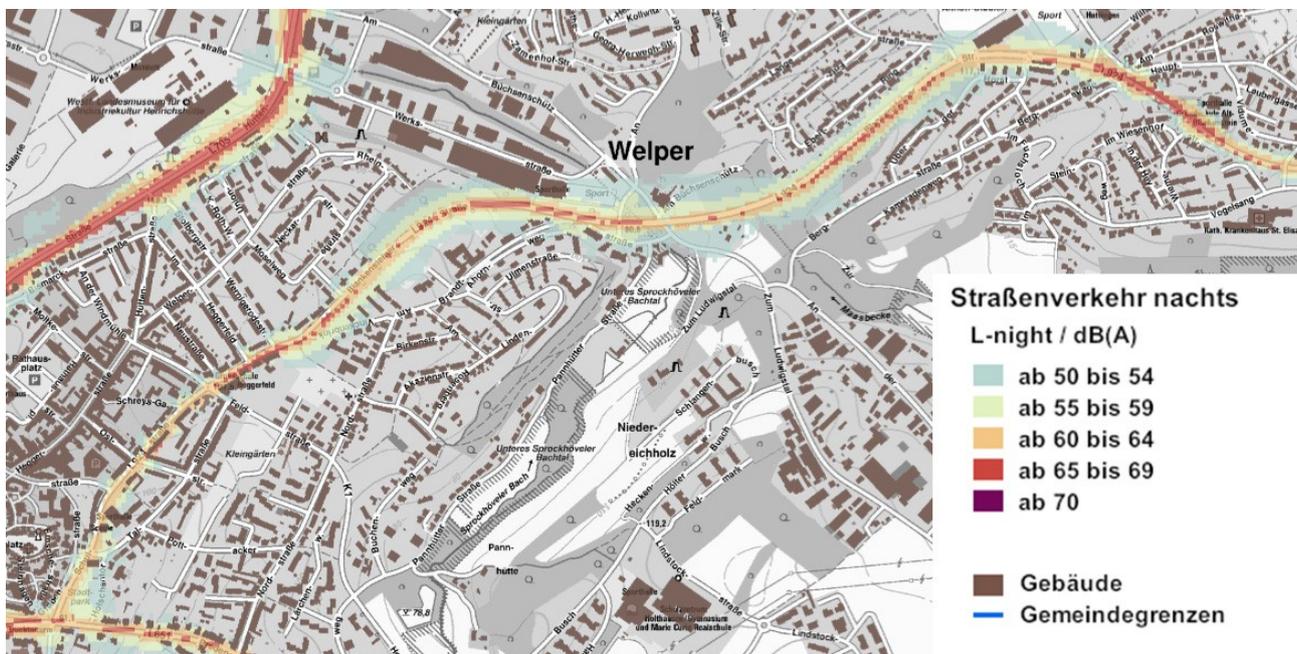


Abbildung 27: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L924 zwischen der L651 und Im Vogelsang

Abschnitt Im Vogelsang bis Stadtgrenze Witten

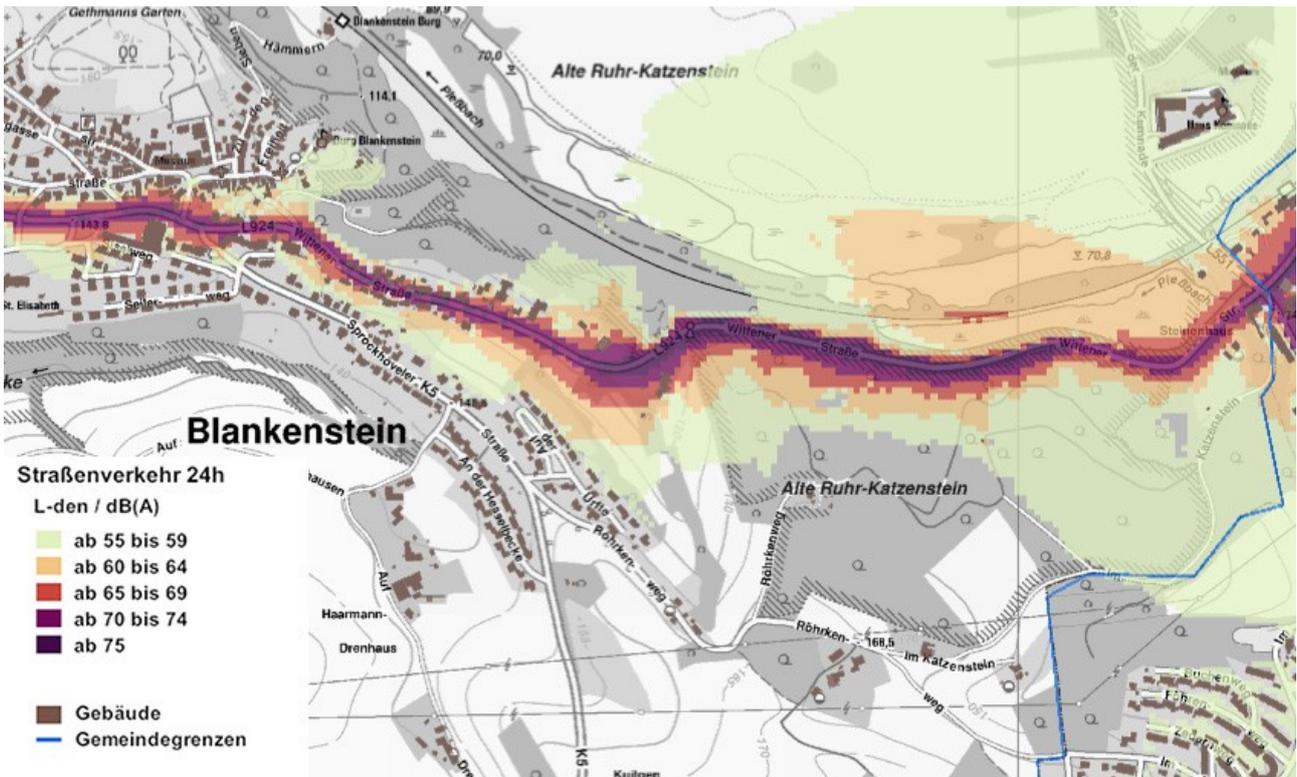


Abbildung 28: Darstellung der Lärmbelastung am Tag auf der L924 zwischen Im Vogelsang und der Stadtgrenze Witten

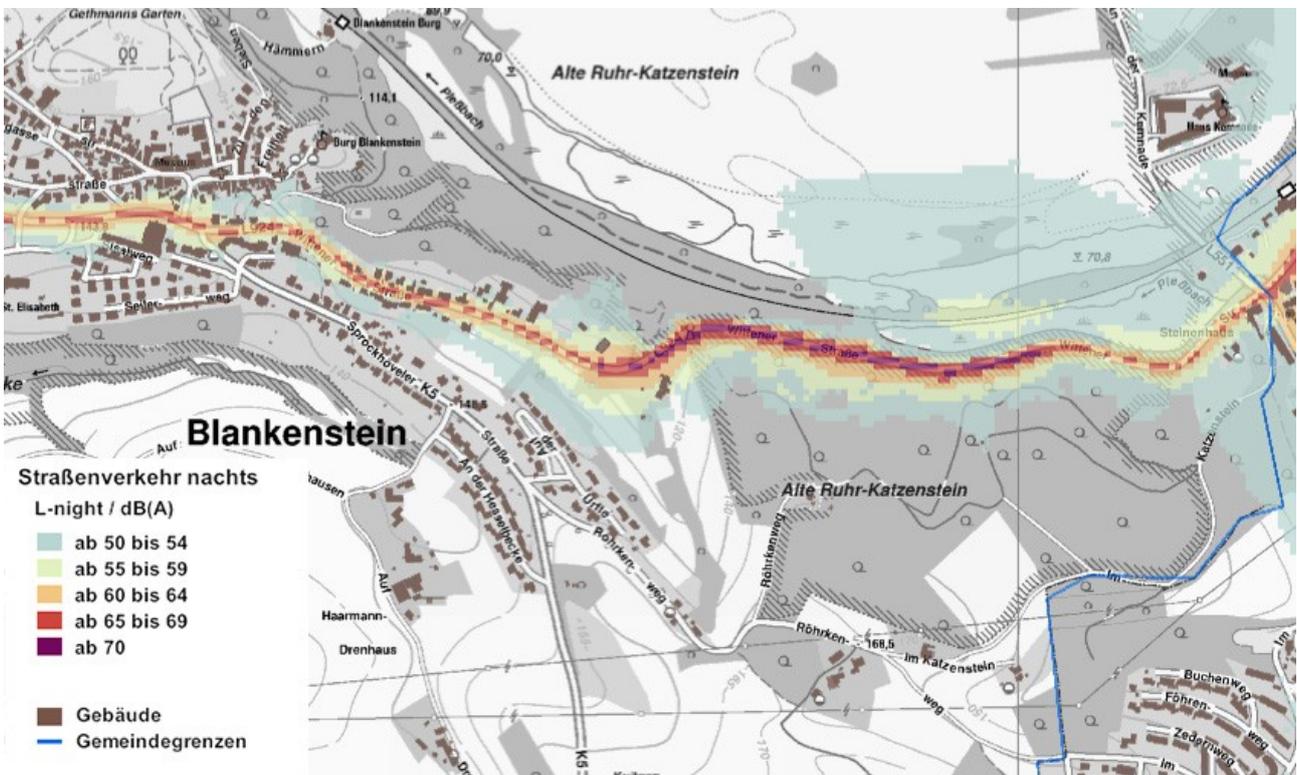


Abbildung 29: Darstellung der Lärmbelastung in der Nacht auf der L924 zwischen Im Vogelsang und der Stadtgrenze Witten

2.2 Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Für die Bewertung der Lärmbelastung werden die Grenzwerte $L_{DEN} \geq 70 \text{ db(A)}$ und $L_{Night} \geq 60 \text{ db(A)}$ wie bereits in den bisherigen Lärmaktionsplänen als Indikatoren für die Lärmprobleme verwendet. Insgesamt ist gemäß der Kartierung des LANUV die Anzahl der Personen, die in Gebäuden wohnen, mit Schallpegeln an der Fassade über den Grenzwerten L_{DEN} und L_{Night} , angestiegen.

Hierbei ist zu beachten, dass es aufgrund der EU-weiten Harmonisierung des Berechnungsverfahrens für die Kartierung zu Änderungen im deutschen Berechnungsverfahren gekommen sind. Ein Vergleich mit den Ergebnissen aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ist mit der aktuellen Kartierung somit nicht möglich.

Selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation werden tendenziell mehr Lärm belastete Flächen und deutlich mehr Lärm belastete Personen ausgewiesen.

2.3 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die Stadt Hattingen weist ausschließlich ein Lärmproblem an den Hauptverkehrsstraßen auf. Ein großer Teil des dort herrschenden Verkehrs ist der Durchgangsverkehr. Aufgrund der umliegenden Großstädte Bochum und Essen sowie der Stadt Witten sind die Hauptverkehrsstraßen von Hattingen zu den Stoßzeiten stark belastet.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Lfd Nr.	Maßnahmenart	Erläuterung
1	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Der wesentliche Lärm vom Kfz-Verkehr wird durch die Antriebs- und Rollgeräusche verursacht. Je nach Geschwindigkeit und Fahrzeugtyp dominiert eine Quelle. Bei einem reinen Pkw-Verkehr kann mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eine Reduzierung von 2,4 dB(A) erreicht werden. Zum Schutz der Anwohner wurde in Wohngebieten sowie an sensiblen Einrichtungen flächendeckend Tempo 30-Zonen im Stadtgebiet eingerichtet.
2	Fahrverbote und Umleitungen für LKW	Aktuelle LKW-Navigationsgeräte sind für die Routenwahl aufgrund fehlender, spezifisch kommunaler Vorgaben nur eingeschränkt verwendbar. Erstmals in NRW hat sich daher die Wirtschaftsförderung metropoluhr (mittlerweile Business Metropole Ruhr) im Regionalverband Ruhr (RVR) mit diesem Problem befasst. In Zusammenarbeit mit den Kommunen und IHKn der Region wurde ein LKW-Vorrangnetz erarbeitet, so dass diese Daten als Grundlage der Navigation fungieren können. Entscheidendes Qualitätsmerkmal ist, dass Städte und Gemeinden hier die notwendigen Ortskenntnisse und Fachkompetenz zur Festlegung der Vorrangrouten einbringen. Für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre erfasst jede Kommune neben dem Vorrangroutennetz in ihrem Zuständigkeitsbereich Restriktionen wie Gewichts-, Höhen und Längenbegrenzungen sowie Lkw-Durchfahrtsverbote. Die Stadt Hattingen ist Partner in diesem Projekt.
3	Lichtsignalsteuerung „Grüne Welle“	Der Lärmpegel der Kraftfahrzeuge wird auch durch den Geschwindigkeitsverlauf bestimmt, der in Abhängigkeit von Störungen des Verkehrsflusses entsteht. Aus diesem Grund sind die Lichtsignalanlagen auf den Hauptverkehrsstraßen miteinander gekoppelt (Grüne Welle) um einen besseren Verkehrsabfluss zu gewährleisten. Bei der Straßenplanung oder sonstigen Maßnahmen der Verkehrsplanung wird regelmäßig der Aspekt des Verkehrsflusses geprüft.

Lfd Nr.	Maßnahmenart	Erläuterung
4	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur	<p>Die Stadt Hattingen arbeitet permanent an der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur. Es wurden im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts 2023 acht Haupttrouten durch das Stadtgebiet definiert, die in Teilen bereits bestehen und ausgebaut bzw. sukzessive umgesetzt werden. So erhält perspektivisch jeder Stadtteil eine Verbindung für den Radverkehr ins das Stadtzentrum.</p> <p>Wie die Entwicklung des Modal-Splits am Anteil der Wege für das Stadtgebiet zeigt, konnte durch diese und weitere Maßnahmen innerhalb von neun Jahren der Radverkehrsanteil in Hattingen von 4 % (2014) auf 9 % (2023) mehr als verdoppelt werden.</p>
5	Bauleitplanung	<p>Für eine zielgerichtete und zukunftsfähige Bebauung wurden diverse Instrumentarien für einen besseren Lärmschutz genutzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Festsetzungen zum Schallschutz für lärm sensible Nutzungen (insbesondere Grundrissgestaltung, Schalldämmmaße für Außenbauteile) ➤ Festsetzungen zur Reduktion der Schallemissionen bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen (z.B. Festsetzungen zu Fahrbahnbelägen, Einhausungen von Anlieferungen) ➤ Festsetzungen zur Begrenzung der Schallemissionen bei Bebauungsplänen für Gewerbe (z.B. Festsetzungen zu Abstandsklassen oder Lärmkontingentierungen) ➤ Berücksichtigung von Abständen zwischen störenden und sensiblen Nutzungen ➤ Festsetzungen von Grünflächen als "Puffer"

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Lfd Nr.	Maßnahmenart	Erläuterung
1	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrende und zu Fuß Gehende	<p>Hinsichtlich einer besseren Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Radfahrende sind diverse Maßnahmen geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Einrichtung von Schutzstreifen für Fahrradfahrende ➤ Kommunale Nachverdichtung des Landesradwegenetzes ➤ Bau der „Neue Ruhrbrücke“ für den Rad- und Fußverkehr zwischen dem Siedlungsbereich Rauendahl und dem Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte sowie der Innenstadt ➤ Umsetzung geplanter Fahrradstraßen ➤ Umsetzung der geplanten Ruhrpromenade
2	Intelligente Mobilität	<p>Die Stadt Hattingen plant gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW eine Erneuerung des bestehenden Lichtsignalanlagenetzes für eine bessere Verkehrsabwicklung. Es sollen 29 Lichtsignalanlagen (LSA) erneuert und in diesem Zuge barrierefrei ausgebaut werden. Die bestehenden koordinierten Steuerungen (Grüne Wellen) werden angepasst und auf den Hauptverkehrsstraßen wird eine ÖPNV - Beschleunigung integriert.</p>
3	Förderung E-Mobilität	<p>Im Zuge der angestrebten Mobilitätswende strebt die Verwaltung eine Erweiterung des Ladenetzes für Elektromobile im Hattinger Stadtgebiet an. Es wurden Anreize geschaffen, um den Anteil an E-Fahrzeugen in der Stadt zu erhöhen. Ziel ist es, die Schadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr nachhaltig zu verringern. Hierzu wurde der Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen E-Ladeinfrastruktur vorangetrieben und das Erlaubnisverfahren für Drittanbieter strukturiert und vereinfacht. Die Verwaltung unterstützt und steuert, indem sie rechtliche Rahmenbedingungen setzt, planerische und organisatorische Voraus-</p>

		<p>setzungen geschaffen hat und die Rolle eines Kommunikators und Förderers einnimmt. Hierfür wurden insbesondere Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Interessierte Lade-punktbetreiber können diese Flächen nutzen, um in öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu investieren.</p> <p>Seit Ende 2023 arbeitet die Stadt Hattingen ge-meinsamen mit der Firma TotalEnergies am Pro-jekt Deutschlandnetz von der Bundesregierung. Mit dem Deutschlandnetz sorgt der Bund für ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzungsfreundliches Schnellladenetz in ganz Deutschland.</p>
4	Mobilstation	<p>In den letzten Jahren wurde das klassische Mobili-tätsverhalten durch ein zunehmend wachsendes Angebot an alternativen Mobilitätsangeboten ver-ändert. Car- und Bike-Sharing Angebote sowie Mitfahrzentralen bieten Möglichkeiten, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Ge-samtverkehrsaufkommen zu reduzieren. Außer-dem wachsen die Möglichkeiten der Nutzung von alternativen Antrieben, wobei derzeit insbesonde-re elektrisch angetriebene Fortbewegungsmittel eine zunehmende große Rolle spielen.</p> <p>Eine erste Station ist für den Bereich S-Bahnhof Hattingen Mitte in Planung.</p>
5	Förderung des Carsharing	<p>Für eine bessere Attraktivität werden Parkplätze im öffentlichen Raum für fünf Jahre kostenfrei für Carsharing-Angebote zur Verfügung gestellt. So-mit soll das bereits bestehende Carsharing-Angebot ausgebaut werden.</p>
6	Bauleitplanung	<p>In den kommenden Jahren werden weitere Be-bauungspläne aufgestellt, die sowohl lärmsensible als auch störende Nutzungen steuern. Das Instru-mentarium zur Regelung der Lärmkonflikte bzw. zur Reduktion der Emissionen ist beispielhaft oben benannt. Entsprechende Festsetzungen werden auch zukünftig in die Bauleitplanung auf-genommen.</p>

Erläuterung des erwarteten Nutzens:

Die Reduzierung von Lärm verbessert die Lebensqualität und das Wohlbefinden der Menschen. Mit der Verbesserung der Infrastruktur für zu Fußgehende und Fahrradfahrende möchte die Stadt Hattingen neue Angebote schaffen und bestehende Möglichkeiten verbessern, um lärmärmere Alternativen zum MIV zu schaffen.

→ Verbesserung des Modal-Splits

Die Erneuerung des LSA- Netzes soll langfristig die Diversität des Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes verbessern.

→ Verbesserung der Verkehrsabwicklung

Der Ausbau der E-Mobilität soll langfristig lärmärmeren Verkehr generieren. Mit der Schaffung neuer Lademöglichkeiten soll der Umstieg auf emissionsfreie Mobilität erleichtert werden.

→ Umstieg auf Emissionsfreie Mobilität

Mit dem Ausbau von Mobilstationen im Stadtgebiet soll ein neues Mobilitätsverhalten geschaffen werden. Aufgrund der engen räumlichen Verknüpfung verschiedener Mobilitätsmöglichkeiten wird eine Verbesserung des Modal-Splits erwartet.

→ Verbesserung Modal-Splits

Die Befreiung der Parkkosten für Carsharing Standorte soll die Anbieter unterstützen und das Angebot erhöhen.

→ Reduzierung der Anzahl der Kfz und der Fahrten im Stadtgebiet

In der Bauleitplanung spielt der Lärmschutz eine wesentliche Rolle, insbesondere wenn es um die Planung von Gebäuden und Infrastruktur geht. Das Ziel des Lärmschutzes besteht darin, die Belastung durch Schallquellen auf ein tolerierbares Niveau zu reduzieren, um sowohl die Gesundheit der Menschen zu schützen als auch ihre Lebensqualität zu verbessern.

→ weniger belastete Menschen und Wohnhäuser

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der im Lärmaktionsplan geplanten Lärminderungsmaßnahmen liegt bei den Straßenbaulastträgern. Demnach ist die Stadt Hattingen nur für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der kommunalen Straßen und innerhalb der Ortsdurchfahrten der Landesstraßen zuständig. Für die Planung und Umsetzung aller

Lärminderungsmaßnahmen entlang der Straßen muss eine Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßen.NRW, erfolgen.

Auf die Durchführung der Maßnahmen besteht jedoch derzeit kein Rechtsanspruch. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung der betroffenen Straßenbaulastträger. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat nach Rücksprache erklärt, dass für Straßen in der Baulast des Landes keine freiwilligen Maßnahmen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt werden. Stattdessen sind nur Maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung durch den Landesbetrieb möglich. Ein möglicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge wird im BImSchG und der 16. BImSchV geregelt. Er besteht allerdings nur bei einem Neubau bzw. einer wesentlichen Änderung von Straßen. Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen — Ausgabe 2019“ (RLS-19). Zusätzlich werden durch den Landesbetrieb weitere Förderkriterien an eine mögliche Lärmsanierung geknüpft, insbesondere wenn die Häuser errichtet wurden. Die Berechnung der Lärmbelastung in den Lärmkarten erfolgt nach den „Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS). Für einen Anspruch auf Lärmsanierung bzw. Lärmvorsorge müssen die Immissionsgrenzwerte je Gebietsklassifizierung eine zu hohe Lärmbelastung nach der Berechnung auf Basis der RLS-19 vorliegen. Die Ergebnisse der VBUS können sich aufgrund unterschiedlicher Berechnungsmethoden von der RLS-19 unterscheiden. Vor einer Umsetzung von Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im Bereich der Landesstraßen muss demnach überprüft werden, ob ebenfalls ein Lärmschwerpunkt auf Basis der RLS-19 vorliegt. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Ansprechpartner ist die Niederlassung von Straßen.NRW Hagen.

Die Thematik von Geschwindigkeitsbegrenzungen (30 km/h) im Straßenverkehr ist als Lösungsoption für das weiterhin bestehende Lärm belastete Hauptverkehrsnetz mangels kurz- und mittelfristig zu Verfügung stehender Alternativen eine auf allen Ebenen zu diskutieren Option. Die Verwaltung prüft gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW die verbliebenen Lärmbelasteten Strecken auf die Realisation von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Eine langfristige Lösung der Gesamtsituation ist nur über eine generelle Verkehrswende möglich. Dies ist eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung. Die Forcierung der Elektromobilität kann hier einen wichtigen Beitrag leisten.

3.4 Schutz ruhiger Gebieten

Neben dem Schutz der Menschen vor hohen Lärmbelastungen kommt insbesondere dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle zu: als bedeutender Faktor der Lebensqualität im unmittelbaren Wohnumfeld, als Rückzugsmöglichkeit im urbanen Raum, als wichtiges Merkmal eines Natur- und Erholungsraumes.

Per Definition nach Art. 3 der Umgebungslärmrichtlinie gibt es zwei Arten ruhiger Gebiete:

- ein „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“
- ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“

Kommunen haben die Möglichkeit als Gebietskörperschaft „ruhige Gebiete“ in ihren Lärmaktionsplänen festzulegen. Wesentlich ist eine Betrachtung sämtlicher Lärmquellen. Zur Bestimmung „ruhiger Gebiete“ ist oft maßgeblich, dass eine Erholungsfunktion durch relativ ruhige Bereiche festgestellt wird.

Auf eine explizite Ausweisung von ruhigen Gebieten wurde verzichtet. Aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur Hattingens sind eine Vielzahl von Naherholungsmöglichkeiten (ländlich- ruhiger Bereich) im Süden des Stadtgebietes erreichbar.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehene Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Bei den vorhanden und geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms handelt es sich ausschließlich um großflächige und strukturelle Maßnahmen, die eine Vielzahl von Menschen in Ihrem Handeln beeinflussen. Eine Quantifizierung der betroffenen Personen ist gegenwärtig nicht möglich.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Es erfolgte eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung:

Frühzeitige Beteiligung vom 13.11. bis 13.12.2023 einschließlich

- Das Protokoll als Anlage ist beigefügt

Offenlage des Entwurfs vom 27.02. bis zum 27.03.2024 einschließlich

- Das Protokoll als Anlage ist beigefügt

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung, die vom 13.11- 13.12.2023 auf dem Online-Portal Tetraeder stattgefunden hat haben sich 23 Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Einige der Anregungen bezogen sich auf Straßenabschnitte, die nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans betrachtet wurden. Bei dem Großteil der Beteiligungsgruppe konnte eine klare Tendenz festgestellt werden. Die L651 (Bredenscheider Straße) wurde häufig aufgrund ihrer dort geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung (70 km/h) und ihres hohen Schwerlastverkehrsaufkommen genannt. Die überwiegende Teil der Bebauung liegt unmittelbar an der Verkehrsfläche und bietet kaum Platz für Maßnahmen. Dazu kam, dass aufgrund einer Großbaustelle in Witten der Verkehr großräumig umgeleitet wird und der Großteil des Verkehrs über die Bredenscheider Straße abgewickelt wird. Im Rahmen der Offenlage, die vom 27.02.-27.03.2024 im Rathaus und auf dem Online-Portal Tetraeder stattgefunden hat haben sich vier Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Zwei Anregungen widersprachen den Stellungnahmen der Verwaltung zu den Anregungen aus der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und baten um erneute Prüfung. Die weiteren Anregungen wurden zum Großteil bereits im ersten Beteiligungsverfahren geprüft und abgewogen.

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Folgenden werden die Anregungen und die Vorschläge zur Berücksichtigung in der Lärmaktionsplanung 2024 aus der frühzeitigen Beteiligung aufgelistet. Die detaillierten Anregungen im Ursprungstext sind als Anlage beigefügt.

Hattingen ist die zuständige Gemeinde für die Lärmaktionsplanung für die folgenden, von der Lärmkartierung erfassten Hauptverkehrsstraßen:

- **L 439** (Kohlenstraße) zwischen den Stadtgrenzen Essen und Velbert
- **L 651** (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen den Stadtgrenzen Bochum und Sprockhövel
- **L 705** (Hüttenstraße / August-Bebel-Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze Bochum
- **L 924** (Nierenhofer Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze Velbert
- **L 924** (Schulstraße / Blankensteiner Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze Witten

	<p>3) Einführung eines generellen Tempo 30!</p> <p>4) starker Anstieg des LKW-Verkehrs</p>	<p>über informiert. → <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und weitergeleitet an Straßen.N-RW.</i></p> <p><u>Zu 3</u> Die Einrichtung von Temporeduzierungen mit 30 km/h im Zuge von klassifizierten Straßen sind entsprechende Voraussetzungen geknüpft. Die Einrichtung einer solchen Regelung darf nur erfolgen, wenn sich im Zuge der in Rede stehenden Strecke eine sensible Einrichtung (Schule, Kindergarten oder Altenheim) befindet. Und auch nur dann, wenn diese Einrichtungen einen unmittelbaren Zugang zur Landesstraße haben. Auch wenn im Zuge der Ortsdurchfahrt ein Schulweg besteht, werden die Kriterien für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht erfüllt. → <i>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</i></p> <p><u>Zu 4</u> Aufgrund der langzeit Baustelle auf der Wittener Straße ist die L651 Bredenscheider Straße temporär mit einem höheren Schwerlastverkehrsanteil (SV) ausgelastet. Nach Abschluss der Bautätigkeiten wird ein deutlicher Rückgang erwartet. → <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
L924 Wittener Straße		
	<p>1) Überhöhte Geschwindigkeiten</p>	<p><u>Zu 1</u> Die Kontrollen des fließenden Verkehrs darf ausschließlich von der Polizei durchgeführt werden. Die Polizei wird über den Sachverhalt informiert. → <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und zuständigkeitshalber an die Polizei weitergeleitet.</i></p>

	<p>→ <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und weitergeleitet an Straßen.NRW.</i></p>
<p>3) Kreisverkehr soll die Lichtsignalanlage Hüttenstraße/ Marxstraße ersetzen!</p>	<p><u>Zu 3</u> Der Bau eines Kreisverkehrs ist weder vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW noch von der Stadt Hattingen aus Kostengründen vorgesehen. → <i>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</i></p>
<p>4) Blitzer installieren!</p>	<p><u>Zu 4</u> Die Einrichtung eines stationären Blitzers kann nur von der Kreisverwaltung erfolgen. Die Kreisverwaltung wird über die Situation Vorort informiert. → <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und zuständigkeitshalber an den EN-Kreis weitergeleitet.</i></p>
<p>5) Einführung eines generellen Tempo 30!</p>	<p><u>Zu 5</u> Die Einrichtung von Temporeduzierungen mit 30 km/h im Zuge von klassifizierten Straßen sind entsprechende Voraussetzungen geknüpft. Die Einrichtung einer solchen Regelung darf nur erfolgen, wenn sich im Zuge der in Rede stehenden Strecke eine sensible Einrichtung (Schule, Kindergarten oder Altenheim) befindet. Und auch nur dann, wenn diese Einrichtungen einen unmittelbaren Zugang zur Landesstraße haben. Auch wenn im Zuge der Ortsdurchfahrt ein Schulweg besteht, werden die Kriterien für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht erfüllt. → <i>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</i></p>
<p>6) Umleitung des LKW-Verkehrs über das Hüttengelände!</p>	<p><u>Zu 6</u> Landstraßen werden speziell für den Schwerlastverkehr ausgebaut und sind be-</p>

L439 Kohlenstraße	
1) starker Anstieg des LKW-Verkehrs	<p><u>Zu 1</u> Landstraßen werden speziell für den Schwerlastverkehr ausgebaut und sind bevorzugt zu nutzen um Umwege zu sparen und Nebenstraßen nicht zu belasten.</p> <p>→ <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
L924 Blankensteiner Straße	
1) Die Geschwindigkeit soll von 70 Km/h auf 50 km/h reduziert werden!	<p><u>Zu 1</u> Rechtsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Hinsichtlich der Anforderungen, die an den Eingriffstatbestand zu stellen sind, schreibt § 45 Abs. 9 StVO vor, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum erheblich übersteigt. Die Situation wird geprüft und wird bei Erfüllung der o.g. Kriterien Straßen.NRW zur Prüfung vorgelegt.</p> <p>→ <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fließt in die weitere Prüfung ein.</i></p>

	<p>2) starker Anstieg des LKW-Verkehrs</p>	<p><u>Zu 2</u> Landstraßen werden speziell für den Schwerlastverkehr ausgebaut und sind bevorzugt zu nutzen um Umwege zu sparen und Nebenstraßen nicht zu belasten. → <i>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
<p>Anregungen außerhalb der betrachteten Hauptverkehrsstraßen</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Marxstraße ➤ Auf der Gethe, Sprockhövel ➤ Elfringhauser Straße ➤ Bochumer Straße ➤ Oberstüterstraße ➤ Am Stuten ➤ Paasstraße ➤ Heinrichstraße ➤ Friedrichstraße ➤ Holthauser Straße ➤ Uhlandstraße ➤ Droste Hülshoff Straße ➤ Nordstraße 	<p>Aufgrund des zu geringen Verkehrsaufkommens von unter 3 Mio. Kfz/Jahr liegen die aufgeführten Straßen außerhalb der betrachteten Flächen der Umgebungslärmkartierung und werden aus diesem Grund nicht in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. → <i>Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.</i></p>

Anregungen aus der Offenlage des Lärmaktionsplans 2024 nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie der Stadt Hattingen sowie Prüfung und Abwägungsvorschläge

Im Folgenden werden die Anregungen zur Lärmaktionsplanung 2024 aus der Offenlage aufgelistet.

In diesem Zeitraum haben sich vier Bürgerinnen und Bürger mit Anregungen beteiligt. Diese können der Anlage entnommen werden.

1. Anregung

Liebes Team,

ich wohne ca. 50m vom Ortseingangsschild Hattingen gegenüber der Pommeskurve. Die Autos, Motorräder und LKWs kommen mit erhöhter Geschwindigkeit vom Steinhaus den Berg herauf und drehen im Auslauf der Kurve nochmal richtig auf.

Das führt zu erheblichen Lärm.

Weder das Ortseingangsschild noch das 30km Schild wegen der Baustelle hindern die meisten Autofahrer nicht, die Geschwindigkeit und damit den Lärmpegel zu drosseln. Selbst die wegen der Baustelle installierte Fußgängerampel wird öfters bei rot überfahren. Ich würde mir wünschen, dass eine Blitze direkt hinter dem Ortseingangsschild installiert würde.

Auch wäre es wünschenswert, dass das Tempo auf den Stück zwischen Steinenhaus und Ortseingangsschild Hattingen heruntergesetzt würde.

Ich wünsche Ihnen und mir ;-) ein gutes Gelingen bei der Lärmreduzierung.

Viele Grüße

Stellungnahme der Verwaltung zu Anregung 1

Die Geschwindigkeitskontrollen des fließenden Verkehrs dürfen ausschließlich von der Polizei durchgeführt werden. Die Polizei wurde über den Sachverhalt informiert.

→ *Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.*

Die Einrichtung eines stationären Blitzers kann nur durch die Kreisverwaltung erfolgen. Die Kreisverwaltung wurde über die Situation informiert.

→ *Nach abschließender Prüfung der Kreisverwaltung sind die erforderlichen Voraussetzungen für eine stationäre Messstelle nicht gegeben. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.*

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Hinsichtlich der Anforderungen, die an den Eingriffstatbestand zu stellen sind, schreibt § 45 Abs. 9 StVO vor, dass Verkehrszeichen und Ver-

kehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sach Eigentum erheblich übersteigt. Die Situation wird geprüft und wird bei Erfüllung der o.g. Kriterien Straßen.NRW zur Prüfung vorgelegt.

→ Nach Prüfung von Straßen.NRW zeigen die Ergebnisse keine signifikanten Abweichungen, die eine Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich machen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2. Anregung

Guten Tag,
hiermit erhebe ich Widerspruch gegen den Lärmaktionsplan für die Stadt Hattingen. Ich beziehe mich auf meine Anregungen vom 13.11.2023, die unter Punkt 22 aufgeführt werden und ergänze diese um Folgendes:

Bei den Lärmdarstellungen in den Karten werden nicht die "Spitzen" der Lärmmessungen dargestellt, aber gerade diese belasten die Menschen, die dort leben. Es ist nicht der gleichmäßige "Lärm" der Straße, sondern die erheblich zu schnell fahrenden PKWs und besonders die Motorräder, die die "nervenden" Geräuschpegel erzeugen. Daher muss verhindert werden, dass überhaupt solch hohen Geschwindigkeiten (z. Teil weit über den erlaubten 70 km/h) gefahren werden können. Ab und zu mal eine Geschwindigkeitskontrolle füllt zwar das "Stadtsäckel", bekämpft aber nicht den Lärm. Nur bauliche Maßnahmen können dies auf Dauer eingrenzen. Auf die Anregung 22 wird nicht mit sachlichen Gegenargumenten, sondern nur mit "kein Geld" eingegangen. Will man den Lärm bekämpfen, darf nicht das Argument des fehlenden Geldes ausschlaggebend sein (die Debatte um die "Montagstrommler" sei hier angemerkt!).

Grüße

Zur Information der Text der Anregung 22 aus der frühzeitigen Beteiligung

Guten Tag,

meine Anregungen beziehen sich als Anlieger der Friedensstraße auf den Abschnitt der Hüttenstraße zwischen Einmündung "Am Büchenschütz" und Stadtgrenze Bochum. Die Geschwindigkeitsbegrenzung der 4-spurigen Straße ist hier auf 70 km/h festgelegt. Trotz häufiger Verkehrsüberwachungen (Radar u.a.) ist das gefahrene Geschwindigkeitsniveau erheblich höher als 70 km/h (lange Ampelphasen "grün" auf der Hüttenstraße). Damit ist eine erhebliche Lärmbelästigung u.a. verbunden.

Mein Vorschlag:

Die Einmündung der Marxstraße in die Hüttenstraße zu einem "Kreisverkehr" umbauen. Die Einfahrten "Hüttenstraße" und "Marxstraße" in den Kreisverkehr sollten 1-spurig erfolgen, um die Geschwindigkeiten zu drosseln. Eine Spur aus Richtung Hattingen könnte -wie schon jetzt in Teilen vorhanden- direkt in die Marxstraße einmünden, ebenso die Rechtsabbiegespur der Marxstraße in die Hüttenstraße, so würde der Abbiegeverkehr "flüssig, ohne anzuhalten" in die Hauptverkehrsstrasse einmünden. Für die Querung von Fußgängern und Radfahrern sollte die Hüttenstraße mit einer Bedarfsampel ausgerüstet werden, die Querung der Marxstraße könnte im 2-spurigen Bereich ohne Ampel erfolgen. Der "Flächenbedarf" für den Umbau ist gegeben.

Vorteile:

1. erhebliche Geschwindigkeitsreduzierung vor und nach dem "Kreisverkehr" (keiner kann den Kreisverkehr mit Geschwindigkeiten über 50 km/h durchqueren, eine "grüne Ampel" lässt aber auf einer 4-spurigen Straße erheblich höhere Geschwindigkeiten zu).
2. Der Einmündungsverkehr wird erheblich "flüssiger" (kaum Wartezeiten mit Stillstand).
3. Reduzierung der Emissionen (Lärm, Staub, Gase usw.) durch niedrigere Geschwindigkeiten, Wegfall von Wartezeiten, Strom für die Ampel u.a..

Nachteile:

Einmaliger Kostenaufwand für den Umbau.

Gute Beispiele in der Nachbarschaft:

In Welper: Einmündung der Thingstraße in die Marxstraße

In Bochum: Kreisverkehr "Königsallee" Einmündung "Kosterstraße"

Ich hoffe auf "eine baldige Umsetzung der Maßnahme"!?!

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung

Der Bau eines Kreisverkehrs ist weder vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW noch von der Stadt Hattingen aus Kostengründen vorgesehen.

→ *Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.*

Stellungnahme der Verwaltung zu Anregung 2

Grundlage für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden sind die Lärmkarten vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV). Es handelt sich hierbei um ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) und ist seit dem 31. Dezember 2018 vorgeschrieben. Eine Abweichung wird nicht geduldet. Die Lärmkarten stellen die Lärmsituation vor Ort dar. Je nach Schallquellenarten gibt es zuverlässige Berechnungsmethoden, deren Ergebnisse in der Regel etwas höher liegen als durch Messungen ermittelter Werte. Somit wird zu Gunsten der Lärmbetroffenen gerechnet.

→ *Der Anregung wird nicht gefolgt.*

Wegen des Baus eines Kreisverkehrs wurde eine erneute Stellungnahme von Straßen.NRW aufgrund des Widerspruchs gegen die erste Ablehnung aus Kostengründen eingeholt.

→ *Der Bau eines Kreisverkehrs würde zu keiner wesentlichen Reduzierung des Verkehrslärms führen. Ein wahrnehmbarer Unterschied stellt sich erst bei einer Verringerung des Lärmpegels um mindestens 3 dB(A) ein. Des Weiteren wird der notwendige Flächenbedarf und der Finanzierungsaufwand als kritisch gesehen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.*

3. Anregung

Guten Tag,

hiermit erhebe ich Widerspruch gegen den Lärmaktionsplan für die Stadt Hattingen. Ich beziehe mich auf meine Anregungen die unter Punkt 3 aufgeführt werden und möchte Folgendes ergänzen:

An der Kreuzung sind es kaum die gleichmäßigem Geräusche der vorbeifahrenden Autos, die eine enorme Lärmbelästigung darstellen, sondern eher die Anfahrgeräusche und die aufheulenden Motoren der an der Ampel losfahrenden Motorräder und Autos. Auch die erheblich zu schnell fahrenden PKWs und besonders die Motorräder sind es die sehr hohen Geräuschpegel (und Gefahrensituationen) erzeugen.

Diese ?Lärmspitzen? werden in der Lärmkartierung nicht abgebildet. Genau diese sind es aber die uns Anwohner sehr belasten. Eine Besserung ist lediglich realisierbar, in dem die Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Dauer unterbunden werden.

Punktuelle Geschwindigkeitskontrollen mögen kurzfristige Besserung bringen, lösen aber nicht das Grundproblem.

Wir sind überzeugt, dass lediglich bauliche Maßnahmen hilfreich sind. Zwar wurde der Vorschlag des Bauens von Lärmschutzwänden an die zuständige Behörde weitergeleitet, der Vorschlag des Baus eines Kreisverkehrs aber ohne sachliche Gegenargumente nicht weiter verfolgt. Das Argument es sei aus Kostengründen nicht realisierbar, kann ich nicht nachvollziehen. Wenn es wirklich um die gewollte Bekämpfung des Lärms geht, dann darf das Argument des fehlenden Geldes das Vorhaben nicht scheitern lassen.

Viele Grüße,

Zur Information der Text der Anregung 3 aus der frühzeitigen Beteiligung

Guten Tag,

zunächst einmal möchte ich mich recht herzlich dafür bedanken, am Lärmaktionsplan teilnehmen zu dürfen. Durch die Lage des unseres Neubaus, welchen wir im Ende 2019 in der Friedensstraße 32 bezogen haben, sind wir als Familie direkt von der Straßenlärm sehr betroffen. Da das Haus bei der letzten Lärmkartierung nicht existierte wurde es damals auch nicht als schutzwürdiges Gebäude entsprechend erfasst. Nun möchten wir die Gelegenheit ergreifen dies nachzuholen. In der letzten Kartierung ist zu erkennen, dass unser Haus direkt im Bereich liegt, in der durchschnittlich 60 dB gemessen wurden. Unsere eigenen Messungen ergeben ähnliche Werte. Gerne möchte ich Sie dazu einladen, die neue Lärmerfassung direkt auf unserem Grundstück durchzuführen. Aus unserer Sicht ist ein Hauptfaktor für die Lärmentwicklung die Ampelanlage. Die Anfahrgeräusche, vor allem durch hochmotorisierter Fahrzeuge und Motorräder, erzeugen sehr hohe Lärmpegel. Zudem lädt die zweispurige Fahrbahn viele Fahrer dazu ein, Ampelrennen zu fahren, was die Lärmspitzen ebenfalls erhöht. Auch hat die Geschwindigkeitserhöhung von früher 50 km/h auf 70 km/h eine Erhöhung der Abrollgeräusche zur Folge. Ich möchte auch auf die vielen Unfälle (teilweise auch tödliche) hinweisen, die sich auf dieser Kreuzung in der Vergangenheit ergeben haben. Folgende Maßnahmen sind aus meiner Sicht denkbar:

1. Einrichten einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, wie sie auch früher war und im weiteren

Verlauf der Hüttenstr. vorzufinden ist.

2. Der Bau von Lärmschutzwänden könnten das Problem angehen.

3. Ein Kreisverkehr würde den Lärm deutlich minimieren. Dafür sind folgende Vorteile zu nennen:

- der Verkehrsfluss wird nur minimal unterbrochen

- die Abroll- und Anfahrtsgeräusche würden durch die Reduzierung der Geschwindigkeit gesenkt

- dadurch wird auch das Unfallrisiko durch die Reduktion der Geschwindigkeit reduziert
- das sichere Überqueren der Straße durch Fußgänger und Radfahrer wäre gewährleistet (auch im Hinblick des geplanten Ausbaus des RuhrtalRadwegs)
- geringe Bau- und Instandhaltungskosten

4. Ein fester Blitzer, welcher sogar noch Einnahmen für die Stadt generieren würde. Vielleicht können sie diese Ideen für den Lärmschutzplan anbringen um kurzfristig eine Lösung für uns zu finden, damit wir langfristig etwas mehr Ruhe in unserem Garten genießen können.

Über eine Rückmeldung zu den genannten Punkten vielleicht durch Herrn Ruch würde ich mich sehr freuen.

Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Hinsichtlich der Anforderungen, die an den Eingriffstatbestand zu stellen sind, schreibt § 45 Abs. 9 StVO vor, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sach Eigentum erheblich übersteigt. Die Situation wird geprüft und wird bei Erfüllung der o.g. Kriterien Straßen.NRW zur Prüfung vorgelegt.

→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fließt in die weitere Prüfung ein.

Der Bau von Lärmschutzwänden wird ausschließlich vom Straßenbaulastträger durchgeführt. Da es sich hierbei um eine Landstraße handelt wird Landesbetrieb Straßen.NRW über die Situation informiert.

→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und weiter geleitet an Straßen.NRW.

Der Bau eines Kreisverkehrs ist weder vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW noch von der Stadt Hattingen aus Kostengründen vorgesehen.

→ Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die Einrichtung eines stationären Blitzers kann nur von der Kreisverwaltung erfolgen. Die Kreisverwaltung wird über die Situation Vorort informiert.

→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und zuständigkeithalber an den EN-Kreis weitergeleitet.

Stellungnahme der Verwaltung zu Anregung 3

Wegen des Baus eines Kreisverkehrs wurde eine erneute Stellungnahme von Straßen.N-RW aufgrund des Widerspruchs gegen die erste Ablehnung aus Kostengründen eingeholt.

→ *Der Bau eines Kreisverkehrs würde zu keiner wesentlichen Reduzierung des Verkehrslärms führen. Ein wahrnehmbarer Unterschied stellt sich erst bei einer Verringerung des Lärmpegels um mindestens 3 dB(A) ein. Des Weiteren wird der notwendige Flächenbedarf und der Finanzierungsaufwand als kritisch gesehen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.*

4. Anregung

Guten Tag Herr Ruch, nach Einsicht der Unterlagen möchte ich Ihnen gerne bestätigen, dass die angehängte Einschätzung auch unser Eindruck ist. Die Erschütterungen der LKWs sind z.B. bis weit hoch in die Toppelstraße wahrnehmbar. Der Zustand ist mit Blick auf „ruhiges Gebiet auf dem Land/Ballungsraum“ (Ihre Seite 28) äußerst kritisch zu bewerten.

Mein Lösungsvorschlag:

Durchfahrverbot für LKW über 7,5 t auf Hattinger Stadtgebiet.

Als alternative Route für die schweren LKWs ist die naheliegende und parallel verlaufende A44 zu nutzen.

BG

Zur Information der Text der Anregung 21 aus der frühzeitigen Beteiligung

Bei meiner Tochter an der Kohlenstr. / Kressenberg ist ein enormer LKW Verkehr zu verzeichnen. Es handelt sich um große Erschütterungen, gerade um 5.30 Uhr (u.a.LKWs von Rasting Fleischhof, Kupferdreh). Daneben ist der Motorradlärm am Wochenende und vorallem Sonntags mittags bis abends ohrenbetäubend. Es wird bewusst "Knallgas" gegeben und die Motorräder aufheulen gelassen.

Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung

Landstraßen werden speziell für den Schwerlastverkehr ausgebaut und sind bevorzugt zu nutzen um Umwege zu sparen und Nebenstraßen nicht zu belasten.

→ *Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.*

Stellungnahme der Verwaltung zu Anregung 4

Ein generelles Lkw-Verbot auf dem Hattinger Stadtgebiet ist nicht zielführend. Insbesondere die Landstraßen werden speziell für den Schwerlastverkehr ausgebaut und sind bevorzugt zu nutzen um Umwege zu sparen und Nebenstraßen nicht zu belasten.

→ *Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.*

5. Weiteres Vorgehen und Inkrafttreten

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans fand im Vorfeld eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes, der beruhend auf der Beteiligung erstellt wurde ist in der Sitzung des Ausschuss für Umwelt, Mobilität und Klimaschutz am 14.02.2024 zur Offenlage beschlossen worden. Nach Beschluss erfolgte die einmonatige Offenlegung im Rathaus. Zusätzlich erfolgte eine Veröffentlichung auf der Internetseite der Stadt Hattingen. Im Anschluss wurden alle abgegebenen Stellungnahmen ausgewertet und ggf. in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

Anschließend wird der Lärmaktionsplan der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hattingen zum Beschluss vorgelegt.

Wenn der Lärmaktionsplan beschlossen wurde, kann dieser dauerhaft bei der Stadt Hattingen im Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung oder unter www.hattingen.de eingesehen werden.

Anlage zum Lärmaktionsplan 2024

Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung

Die folgende Auflistung gibt die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger wieder, die in dem Beteiligungszeitraum vom 13.11. bis zum 13.12.2023 über das Beteiligungsportal bei der Stadt Hattingen eingegangen sind.

Lfd. Nr.	Anregungen
1	<p>Sehr geehrter Herr Ruch,</p> <p>leider habe ich erst heute durch einen Bekannten von dieser Aktion erfahren und habe noch versucht Sie telefonisch dazu zu erreichen. Ich hoffe indes, dass meine mail Sie trotzdem noch rechtzeitig erreicht und Gehör bzw. Beachtung erfährt. Gerne und dringend möchte ich zu dieser Lärmaktion - 2024- etwas beitragen und zwar als Anwohner im oberen, verkehrsberuhigten Teil der Nordstraße mit einem Tempolimit von 30 km/h (eigentlich). Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt wohl nicht für manche Berufspendler und Durchreisende. Vornehmlich morgens ca. 4:30/5:00 Uhr und zum Feierabendverkehr ab ca. 15:30 bis 18:00 Uhr, wird die Geschwindigkeitsbegrenzung erheblich missachtet und wohl als 30 km/h pro Fahrzeuggrad interpretiert. Auch tagsüber wird die verkehrsberuhigte Zone, in der sich seit geraumer Zeit ein/e 2. Kindergarten u. -tagesstätte befindet zur Rennstrecke, um noch mal eben die grüne Ampel an der Ecke Feldstraße/Holthäuser Str. zu erwischen. Nebstbei überqueren die Schüler der Herggerfeld- Grundschule hier die Straße.</p> <p>Eine Verkehrsberuhigung z.B. fahrbahnversetzte Bodenschweller oder Fahrbahnverengungen, wie es in anderen Städten praktiziert wird, sind hier im gesamten Wohnviertel rund um die Nordstraße nicht zu finden bzw. Fehlanzeige. Lediglich ein vor der Ampel asphaltierter Mini-Straßenschweller in Richtung Bredenscheider Straße wurde vor Jahren zu Gunsten des ohnehin überfrequentierten Linienbusverkehrs incl. der Haltestellendichte und den Spoilerliebhabern, wirkungsfrei zurückgebaut. Auffallend ist das über den Tag große Verkehrsaufkommen das wohl der Tatsache geschuldet ist, dass anstatt die Schulstraße, die Nordstraße von vielen Verkehrsteilnehmern bishin zum LKW teils mit Anhänger, als ABKÜRZUNG zwischen der Bredenscheider und der Blankensteiner Straße genutzt wird. Man spart z.B. von Sprockhövel, egal ob über die Holthäuser oder der Bredenscheider Straße kommend, nicht nur einen langen Rückstau vor der Ampelkreuzung Schulstraße und Nierenhofer Straße, sondern obendrein noch etliche Ampelschaltungen auf der Schul- und/oder Blankensteiner Straße als auch auf der Tangente. Erkennbar an den vielen ortsfremden KFZ-Kennzeichen, die permanent in unseren Grundstückseinfahrten und Gehwegen wenden, weil sie im Verlauf die Kurve in den Vinkenbrink nicht realisieren können sind in jedem Navi wohl als kürzester Weg wohl vorprogrammiert. Man könnte mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen schnell und unkompliziert eine Verkehrsberuhigung erzielen und die doch erhebliche Lärmbelastigung für die Anwohner reduzieren.</p> <p>Gerne können höre ich von Ihnen</p>

2	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir begrüßen die Möglichkeit, uns an der Lärmbewertung zu beteiligen. Wir wohnen seit ca 40 Jahren an der Bredenscheider Straße 214. Unser Haus steht direkt an der Straße und der Straßenverkehr ist deutlich zu hören. Wir haben vor 10 Jahren auch schon neue Lärmschutzfenster einbauen lassen. Trotz dieser Maßnahme ist es immer noch sehr laut. Der Straßenverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, insbesondere der LKW - Verkehr. Zeitgleich hat die Qualität des Straßenbelags in den letzten Jahren stark abgenommen, sodass sich der Lärm dementsprechend erhöht hat. Kleine Schlaglöcher, Risse im Asphalt und eine poröse Oberfläche direkt vor unserem Haus sind wahrscheinlich dafür verantwortlich. Wenn schwere LKW vorbeifahren, spüren wir Vibrationen im ganzen Haus. Insbesondere in den Abendstunden und nachts ist der Lärmpegel sehr belastend. Wir könnten uns vorstellen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h pro Stunde die Lärmbelastung deutlich reduziert. Selbstverständlich wäre diese Maßnahme auch im Interesse der weiteren Anlieger in diesem Bereich.</p>
3	<p>Guten Tag,</p> <p>zunächst einmal möchte ich mich recht herzlich dafür bedanken, am Lärmaktionsplan teilnehmen zu dürfen. Durch die Lage des unseres Neubaus, welchen wir im Ende 2019 in der Friedensstraße 32 bezogen haben, sind wir als Familie direkt von der Straßenlärm sehr betroffen. Da das Haus bei der letzten Lärmkartierung nicht existierte wurde es damals auch nicht als schutzwürdiges Gebäude entsprechend erfasst. Nun möchten wir die Gelegenheit ergreifen dies nachzuholen. In der letzten Kartierung ist zu erkennen, dass unser Haus direkt im Bereich liegt, in der durchschnittlich 60 dB gemessen wurden. Unsere eigenen Messungen ergeben ähnliche Werte. Gerne möchte ich Sie dazu einladen, die neue Lärmerfassung direkt auf unserem Grundstück durchzuführen. Aus unserer Sicht ist ein Hauptfaktor für die Lärmentwicklung die Ampelanlage. Die Anfahrgeräusche, vor allem durch hochmotorisierter Fahrzeuge und Motorräder, erzeugen sehr hohe Lärmpegel. Zudem lädt die zweispurige Fahrbahn viele Fahrer dazu ein, Ampelrennen zu fahren, was die Lärmspitzen ebenfalls erhöht. Auch hat die Geschwindigkeitserhöhung von früher 50 km/h auf 70 km/h eine Erhöhung der Abrollgeräusche zur Folge. Ich möchte auch auf die vielen Unfälle (teilweise auch tödliche) hinweisen, die sich auf dieser Kreuzung in der Vergangenheit ergeben haben. Folgende Maßnahmen sind aus meiner Sicht denkbar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einrichten einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, wie sie auch früher war und im weiteren Verlauf der Hüttenstr. vorzufinden ist. 2. Der Bau von Lärmschutzwänden könnten das Problem angehen. 3. Ein Kreisverkehr würde den Lärm deutlich minimieren. Dafür sind folgende Vorteile zu nennen:

	<ul style="list-style-type: none"> - der Verkehrsfluss wird nur minimal unterbrochen - die Abroll- und Anfahrtsgeräusche würden durch die Reduzierung der Geschwindigkeit gesenkt - dadurch wird auch das Unfallrisiko durch die Reduktion der Geschwindigkeit reduziert - das sichere Überqueren der Straße durch Fußgänger und Radfahrer wäre gewährleistet (auch im Hinblick des geplanten Ausbaus des RuhrtalRadwegs) - geringe Bau- und Instandhaltungskosten <p>4. Ein fester Blitzer, welcher sogar noch Einnahmen für die Stadt generieren würde. Vielleicht können sie diese Ideen für den Lärmschutzplan anbringen um kurzfristig eine Lösung für uns zu finden, damit wir langfristig etwas mehr Ruhe in unserem Garten genießen können.</p> <p>Über eine Rückmeldung zu den genannten Punkten vielleicht durch Herrn Ruch würde ich mich sehr freuen.</p>
4	<p>Ich wäre für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf der Blankensteinerstr. Es besteht durch die LKW`s und vor allem im Sommer durch die Motorräder, eine erhöhte Lärmbelästigung. Es gibt schon genug Lärm durch niedrig fliegende Flugzeuge.</p> <p>Anhänge: -</p>
5	Marxstraße in Hattingen-Welper
6	<p>Sehr geehrter Herr Ruch, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach einem lauten Knall am heutigen Abend sind mein Partner und ich aus unserem Haus raus, um uns zu versichern, dass vor unserer Haustür niemand verletzt ist. So scheint es. Denn der:die Unfallverursacher:in, der:die nach einem lauten Knall auf dem Stellplatz unserer Nachbarn von gegenüber gelandet ist und auf dem Weg noch eine Straßenlaterne mitgenommen hat, hat sein:ihr vollkommen zerlegtes Auto mitten auf der Straße zurückgelassen und ist abgehauen. Zum Glück wurde niemand verletzt. Denn üblicherweise sind viele Nachbar:innen zu dieser Uhrzeit noch mit ihren Hunden unterwegs. So wie wir ebenfalls. Seit nun mehr sieben Jahren wohnen wir auf der Wittener Str. 11b, dem Teil der L924, der leider nicht na-</p>

mentlich auf Ihrer Website benannt wird. Zwischen Blankensteiner Str. / Kreuzung Sprockhöveler Straße runter Richtung Stadtgrenze Witten. Im schönen Hattingen Blankenstein - einziges Problem: die Hauptstraße, auf der wir wohnen. Für viele Mitbürger:innen sicherlich die Ein- und Ausfahrt nach Hattingen. Dank der Sperrung bis zur A43 ist zumindest die Verkehrsbelastung in Richtung Witten deutlich weniger geworden. Doch auch vor ca. 6 1/2 Jahren, genauer gesagt am 29.04.2017, hat es vor unserer Haustür schon einmal laut geknallt - an diesem Tag ist ein Lieferwagen in den vor unserem Haus geparkten Wagen meiner Schwägerin gefahren. Totalschaden. Um nun die Brücke in Richtung Lärmaktionsplan zu schlagen: ich habe die Erörterung beider Geschehnisse bewusst gewählt, denn auf unserem Straßenabschnitt Wittener Str. gibt es nur wenige Verkehrsteilnehmer:innen von Kraftfahrzeugen, die sich an die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h halten. Und zu schnelles Fahren verursacht nicht nur Lärm, sondern stellt auch eine Gefahr für alle Anwohner:innen dar, die den schmalen Gehweg auf beiden Straßenseiten regelmäßig nutzen. Als Anwohnerin würde ich die Probleme auf unserer Straße wie folgt beschreiben:

- zu schnelle Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen (vor allem runter Richtung Witten) - und bis auf

ca. 2 Tage in der Baustelle vor dem Neubau stand noch nie ein Blitzer

- häufige Einsatzfahrten von Rettungs- und Polizeifahrzeugen (Krankenhaus Blankenstein +Hauptstraße)

- Stau während Hauptverkehrszeiten, vor allem nachmittags während des Feierabendverkehrs – die brummenden Motoren stehen vor unseren Fenstern Eine niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzung, regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen oder integrierte Konzepte, zB Verkehr zu Feierabendzeiten vorab ausbremsen oder gar umleiten, würden die Lärmbelastung sicherlich reduzieren. Möglicherweise bieten solche auch weitere Parkmöglichkeiten für Anwohner:innen, die an unserer Straße (hier nochmal der Hinweis zum Unfall am 29.04.2017) leider keinen festen Parkplatz direkt vor ihrem Haus haben, was im alltäglichen Leben eine wirkliche Herausforderung für viele unserer Nachbar:innen darstellt.

Ich hoffe, meine Schilderungen und Anregungen helfen Ihnen weiter & freue mich, mehr über den Verlauf des Lärmaktionsplans 2024 zu erfahren.

7

Hallo,

da wir in Niedersprockhövel (Perthes-Ring 26) wohnen, interessiert mich auch diese Beteiligungsumfrage. Es stellt sich die Frage, ob die Erfassung der Hauptverkehrsstraße „L 651 (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen den Stadtgrenzen Bochum und Sprockhövel“ nicht auch nach Niedersprockhövel bis zur Einmündung "Auf d. Gethe" mit berücksichtigt werden sollte. Ich weiß, es handelt sich um ein anderes Stadtgebiet und damit um einen Aufgabenbereich der Stadt Sprockhövel, aber im Hinblick auf Kostenplanung /-reduzierung, wäre es doch vielleicht ratsam, hier von vorn herein auch den Bereich der L651 bis zur Einmündung "Auf d. Gethe" zu berücksichtigen. Anwohner in diesem Bereich sehen sich seit Jahren mehr und mehr der Lärmbelas-

tung durch getunte KFZ und / oder Motorräder ausgesetzt. Dazu kommt ein Fahrstil der Fahrzeugführer, der uns annehmen lässt, man wohne im Bereich des Nürburgrings. Die rechnerisch ermittelten Belastungswerte sind gut, aber m.E. nicht ausreichend. Es sollten auch, gerade in den Sommermonaten an den Wochenenden und auch unter der Woche Nachts bis ca. 02:00 Uhr, Messungen vor Ort stattfinden, die einen wesentlich gerechteren Wert ermitteln und aufzeigen würden, wie es um die Belastung der Anwohner steht. Das gilt auch für den Bereich der L651 auf Hattinger / Bredenscheider Gebiet. Zudem hat die Anzahl der Fahrzeuge in den letzten Jahren erheblich zugenommen, nicht zuletzt wegen der Daueraustelle zwischen dem "Steinen Haus" und der Autobahnauffahrt Herbede. Eine Umleitung wurde ausgeschildert, aber für die Anwohner keinerlei Möglichkeit geschaffen, den zusätzlichen Verkehr zu kontrollieren und deren Geschwindigkeiten und Lärmbelastungen zu reduzieren. In der Vergangenheit waren die verschiedensten Vorschläge aus der Bürgerschaft angeregt worden, vom Kreisverkehr an der Kreuzung L651 / Bochumer Str. über eine Einspurige Weiterführung der L651 ab der Kreuzung in Richtung A43 oder auch Lärmschutzwände entlang der L651 in den Bereichen mit Anwohnern. Des Weiteren auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h mit entsprechender dauerhafter Überwachung (Blitzer oder Überwachung einer Strecke anhand der neueren Technik Streckenradar). Fahrverbote an Wochenenden für Motorräder in den Sommermonaten, damit die Anwohner ihre Gärten wieder nutzen können, wenn sie sich vom Alltag erholen wollen. Vielleicht ist es auch eine Möglichkeit, die Streckenführung zu verändern, das hohe Geschwindigkeiten von vorn herein nicht mehr möglich sind, Geschwindigkeits gesteuerte, zusätzliche Ampelanlagen, die

generell auf Grün stehen aber auf Rot schalten, sobald Fahrzeuge mit zu hohen Geschwindigkeiten erfasst werden. Dies sowohl in Richtung A43, als auch in Richtung Bredenscheid ausgehend von der Kreuzung L651 / Bochumer Str. Leider wurden bis heute diese Vorschläge weder berücksichtigt, noch umgesetzt. Der Lärm nimmt weiterhin zu, da leider auch Fahrzeuge nicht ausreichend aus dem Verkehr gezogen / kontrolliert werden (können), die den Zulassungsbestimmungen nicht entsprechen Es gab in der Vergangenheit bereits diverse Gespräche zu dem Thema Lärm in diesem Bereich, Politer waren vor Ort, geändert hat sich bis heute leider nichts, im Gegenteil, es wird von Jahr zu Jahr schlimmer.

8	Tempo 30 - Zone zwischen der Bredenscheider Str., Ecke Waldstraße und dem Ortsausgangsschild (Höhe Marpe), Richtung Sprockhövel. Wir haben auf der Seite Richtung Hauptstraße Fenster einbauen lassen mit einer Dämpfung von 48 dB - und diese reichen zum Teil nicht aus, um den Lärm durch den Straßenverkehr ausreichend zu dämpfen.
---	---

9	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich würde es befürworten wenn die Bredenscheider Straße zu einer 30er Zone werden würde. Der Verkehr lässt es teilweise nicht möglich vom einem Parkplatz auf die Bredenscheiderstr zu kommen. Was noch viel schlimmer ist, ist der Lärm der Autos die bis spät Abends mit 70kmh und noch schneller die Straße rauf und runter
---	--

	<p>fahren. Hinzu die Lkws und Motorräder. Im Sommer ist es kaum möglich bei gekipptem Fenster in den Schlaf zu kommen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>
10	<p>Betreff: L 705 (Hüttenstraße / August-Bebel-Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze Bochum Anregungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aktiver Schallschutz durch Abschirmung mittels einer Schallschutzwand entlang Parkplatz Roonstraße ab Friedhof bis Haus August-Bebel-Str 20 2. Verminderung der Geschwindigkeit des PKW- und LKW-Verkehrs durch Tempo 30 3. Permanente Kontrolle der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit durch Radarmessung (Starenkasten) am Ortseingang (in beiden Fahrtrichtungen) 4. Umleitung des stark gestiegenen LKW-Verkehrs (z. B. Autotransporte) über das ehemalige Hüttengelände.
11	<p>Der Verkehrslärm auf der Bredenscheider Straße ist extrem laut. Seit dem täglich unzählige Autotransporter, frühmorgens bis spät Abends, hin und her fahren ist es noch unangenehmer geworden. Die mittig der Straße liegenden Gullydeckel knallen explosionsartig.</p>
12	<p>Sehr geehrter Herr Ruch,</p> <p>wir haben schon mehrmals versucht, die städtischen Verantwortlichen auf den zunehmenden Lärm an der Elfringhauser Straße im Bereich von der Bredenscheider Straße bis zum Ortsausgangsschild hinzuweisen. Wir wohnen hier seit 1995 und die Lärmbelastung durch LKW, PKW und Motorräder wird immer größer. Die Tempo 30 Schilder nutzen überhaupt nichts, es wird sowieso immer zu schnell gefahren und dann nach der Einmündung zur Habichtstr. den Berg hoch auch noch schön und laut beschleunigt. Gerne stehen wir zu einem Ortstermin auf unserem Balkon zur Verfügung.</p>
13	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich wohne in Hattingen Winz-Baak im Erikaweg 3 zwischen der Bochumer Straße und der Wuppertaler Straße. Von beiden Straßen geht eine gewisse Lautstärke aus. Ich persönlich würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h auf der Wuppertaler Straße oder alternativ eine Schallschutzmauer sehr begrüßen. Auch</p>

	<p>eine Begrenzung auf 30km/h auf der Bochumer Straße an der Ecke Oberwinzerfeld wäre aus Lärmschutzgründen und für mich als Vater kleiner Kinder aufgrund des durch Bäume verengten Bürgersteigs im Sinne der Sicherheit und Unfallprävention wünschenswert.</p>
14	<p>Zum Thema Lärm kann ich sagen, dass das größte Lärm von den dauernden Sirenen und Einsatzhörnern der Feuerwehr, Sanitäter, Notärzte und der Polizei ist. Da diese Fahrzeuge meistens alle über die Reschop Kreuzung fahren und daher schon sehr früh ihre Sirenen laufen lassen und dann weiter auf Kreuzungen fahren, ist das immer eine sehr lange und sehr laute Lärmaktion. Schon frühmorgens wird man davon schon geweckt und das geht den ganzen Tag mehrmals. Es ist oft unglaublich laut, dieses Lautstärke (ich weiß das Notfälle dahinter sind, aber muss diese wahnsinnige Lautstärke sein ?). Das ist mein Anliegen und meine Bitte zu dem Thema "weniger Lärm".</p>
15	<p>Ist-Zustand:</p> <p>Lärm-Belastung insb. an den Wochenenden von April bis Oktober im Bereich Oberstüterstr./ Am Stuten/ Paastr. durch sehr hohes Fahrzeugaufkommen, hohe Frequenz an Motorrädern, z.T. überhöhte Geschwindigkeit Mehre Tausend Fahrzeuge sind bei offenem Wetter unterwegs zu den Ausflugszielen. Dies auf Straßen, die aus den 50er Jahren stammen und Fahrbahnbreiten, z.B. an meinem Haus, von 3 m oder weniger haben. Dadurch kommt es immer wieder zu Ausweichmanövern, z.B. auch auf meinem Grundstück. Zu erkennen daran, dass die Fahrbahnmarkierungen alle komplett "weggebremst" wurden. Ebenso ist zu erkennen, dass ALLE Leitpfosten entweder mutwillig umgefahren wurden oder durch Ausweichmanöver oder allein durch die Nutzung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht mehr vorhanden sind. Statt dessen werden rechts und links der Fahrbahn Randstreifen plattgefahren, damit 2 Autos halbwegs aneinander, zum Teil mit hoher Geschwindigkeit, vorbei fahren können. Hierbei entstehen immer wieder gefährliche Situationen, weil die Straßen auch zunehmend von Fahrradfahren und von Fußgängern benutzt werden. Durch dieses Bremsen und Beschleunigen werden vermeidbare Lärm und Abgase erzeugt und es entsteht eine latente Unfallgefahr, insb. durch die unübersichtliche Straßeneinmündung Paasstraße. Hier und in unmittelbarer Nähe ist eine Autobushaltestelle, die zusätzliche Gefahren herauf beschwört. Bei der letzten Besprechung mit der Kreispolizei wurde über die Schaffung von Ausweichbereichen (Verbreiterungen), die Komplettierung bzw. Neuaufstellung der Leitpfosten und auch der Wiederherstellung der Fahrbahnmarkierungen gesprochen und ange-regt. Die Gesamtsituation des Ortsteils wurde bereits vor längerer Zeit (mit weit ge-ringerer Verkehrsdichte) von einem Verkehrsgutachter Team aus Dortmund doku-mentiert und der Stadtverwaltung mitsamt Lösungsvorschlägen zur Verfügung ge-stellt. Nichts ist bisher geschehen, bis auf einige Unfälle. Maßnahmen zur Steige-rung von Sicherheit und Lärmreduzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 in dem besonders belastenden Einmündungsbereich-Bereich (dazu

- hatte ich vor 2 Jahren bereits eine Unterschriftenliste aller Anlieger eingereicht)
- Aufstellen von Hinweisschildern, die Fahrzeugführer zur Rücksichtnahme und angepasste Fahrweise im Ausflugsgebiet bitten
 - Ausweichstellen schaffen und entsprechende Verkehrsschilder anbringen, die auf einspurige Verkehrsführung hinweisen
 - Straßenmarkierungen wiederherstellen
 - Leitpfosten wieder neu aufstellen
 - Aufstellen von Überholverbotschildern und durchgehende Straßenmarkierungen an den unübersichtlichen Stellen / Kuppe / abknickende Straße
 - Lärmpausen an manchen Wochenenden / Tiroler Modell
 - Hinweisschilder , dass Fahrräder nicht überall überholt werden können. Wie stellt man eigentlich bei Fahrbahnbreiten von 3 Metern einen Sicherheitsabstand her, wenn die meisten Autos bereits 2 Meter breit sind ??

16 Sehr geehrte Damen und Herren,

wie sie sehen wohne ich auf der Heinrichstraße. Zu erreichen über die Friedrichstraße, eine Straße, die so schmal ist, das hier prinzipiell niemand parken darf und trotzdem tun es alle: Anwohner Besucher, Arztbesucher, Stadtbesucher und zwar so, das zu bestimmten Zeiten ein herausfahren mit dem eigenen PKW unmöglich ist. Die Friedrichstraße ist das 2. Einfallstor zur Südstadt! Der "Kreuzungsbereich" Friedrichstraße- Heinrichstraße- Stormstraße/Im Schneppenkamp ist gefühlt der lauteste Wohnbezirk in Hattingen. Morgens quälen sich die Busse (beidseits) und Schulbusse durch die Friedrichstraße, zusammen mit den berühmt berüchtigten Helikoptereltern, die Ihre Kinder sowohl zur Realschule als auch zum Gymnasium fahren, wie auch der Berufsverkehr. Es gewinnt, wer am lautesten und meisten hupt und schreit. Mittags das gleiche, gepaart mit unsäglich Lautstärke grölender Kinder, und Nachmittags der Rückreiseberufsverkehr. Kontrollen seitens des Ordnungsamtes finden leider nicht statt, übet sämtliche Markierungen und Schilder setzen sich die Autofahrer hinweg. und auch die Polizei ist angehalten, (leider) den ruhenden Verkehr nicht! zu kontrollieren! Die Friedrichstraße als Einbahnstraße wäre auch eine Lösung, mit wechselseitigem parken auf einer Seite. Also, hier meine Anregungen:

Absolutes Parkverbot mit Schildern in der Heinrichstraße

Kontrollen der Parkraumbewirtschaftung durch Polizei und Ordnungsamt, Friedrichstraße als Einbahnstraße

Ich würde mich sehr freuen.

Es grüßt freundlich eine total genervte Bürgerin

17	<p>Ich unterstütze ein Tempolimit von 50 auf der Bredenscheider Straße. Im 70er Bereich wird gerade nachts gerast, aber auch tagsüber, es ist sehr laut. Dazu ist es hier sehr ländlich, wir haben viele verschiedene Wildtierarten direkt vor der Tür. Auch diese werden durch den Lärm gestört. Außerdem kam es hier schon mehrfach zu Unfällen. Erst vor einige Wochen hat sich direkt vor unserer Einfahrt ein Auto überschlagen, nachdem ein anderes mit viel zu hoher Geschwindigkeit in den Gegenverkehr geriet.</p>
18	<p>In Holthausen, Holthausener Straße auf 50 reduzieren. Es ist laut, Menschen wohnen direkt an der Straße, es ist Innerorts, Kinder fahren zum Sportplatz, Menschen gehen Gassi. 70 ist zu schnell und wird oft auch nicht eingehalten</p>
19	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Im Bereich der Umlandstr / Droste Hülshoff Str wäre schon viel gewonnen, wenn sowohl die LKW das Wohngebiet tatsächlich nicht als Durchfahrt nutzen (passiert regelmäßig- Ordnungsamt sieht sich aber nicht zuständig. Auch eine Kontrolle der vorgesehenen 30 km/h wäre extrem hilfreich zur Vermeidung von Lärm. Hier liegt Herr Tarach leider falsch , es wird nicht alternierend geparkt, sondern auf lediglich einer Seite, so dass in Fahrtrichtung südring regelmäßig gerast wird, auch durch den ÖPNV. Zuletzt wäre ein Austausch der vorhandenen glascontainer gegen welche mit dem umweltsiegel wie in den technischen Richtlinien vorgesehen ein Baustein zur Lärm Vermeidung. Zwar gibt Frau Padberg an, dass die aktuellen dem Stand der Technik entsprechen, sicherte mir noch 2021 den Austausch zu. Wie diese nun auf einmal den Anforderungen genügen erklärt sich mir nicht.</p>
20	<p>Guten Tag,</p> <p>die Straßen Hinderpad und Am Quell sind nicht wenig beeinträchtigt durch die Bredenscheider Straße - und hier in besonderem Maße durch den Umstand, daß in der Kurve (Einmündung Friedrichstraße) ein Tempolimit von 50 km/h gilt und man dann bis zum Ortseingang noch einmal für ca. 600 m auf Tempo 70 hochdrehen kann - in Gegenrichtung natürlich genauso. Dies tun viele Auto- und auch MotorradfahrerInnen tatsächlich, so daß der Verkehrslärm größer ist als er vielleicht sein müsste. Wenn man dort für diese wenigen Meter beim Tempo 50 km/h bleiben und dann auch kontrollieren würde, ließe sich hier wahrscheinlich einiges an Lärm reduzieren, ohne großen Aufwand (denke ich zumindest) und ohne große Einschränkungen für den Verkehr und die VerkehrsteilnehmerInnen.</p> <p>Freundliche Grüße,</p>
21	<p>Bei meiner Tochter an der Kohlenstr. / Kressenberg ist ein enormer LKW Verkehr zu verzeichnen. Es handelt sich um große Erschütterungen, gerade um 5.30 Uhr</p>

(u.a.LKWs von Rasting Fleischhof, Kupferdreh). Daneben ist der Motorradlärm am Wochenende und vorallem Sonntags mittags bis abends ohrenbetäubend. Es wird bewusst "Knallgas" gegeben und die Motorräder aufheulen gelassen.

22 Guten Tag,

meine Anregungen beziehen sich als Anlieger der Friedensstraße auf den Abschnitt der Hüttenstraße zwischen Einmündung "Am Büchenschütz" und Stadtgrenze Bochum. Die Geschwindigkeitsbegrenzung der 4-spurigen Straße ist hier auf 70 km/h festgelegt. Trotz häufiger Verkehrsüberwachungen (Radar u.a.) ist das gefahrene Geschwindigkeitsniveau erheblich höher als 70 km/h (lange Ampelphasen "grün" auf der Hüttenstraße). Damit ist eine erhebliche Lärmbelästigung u.a. verbunden.

Mein Vorschlag:

Die Einmündung der Marxstraße in die Hüttenstraße zu einem "Kreisverkehr" umbauen. Die Einfahrten "Hüttenstraße" und "Marxstraße" in den Kreisverkehr sollten 1-spurig erfolgen, um die Geschwindigkeiten zu drosseln. Eine Spur aus Richtung Hattingen könnte -wie schon jetzt in Teilen vorhanden- direkt in die Marxstraße einmünden, ebenso die Rechtsabbiegespur der Marxstraße in die Hüttenstraße, so würde der Abbiegeverkehr "flüssig, ohne anzuhalten" in die Hauptverkehrsstrasse einmünden. Für die Querung von Fußgängern und Radfahrern sollte die Hüttenstraße mit einer Bedarfsampel ausgerüstet werden, die Querung der Marxstraße könnte im 2-spurigen Bereich ohne Ampel erfolgen. Der "Flächenbedarf" für den Umbau ist gegeben.

Vorteile:

1. erhebliche Geschwindigkeitsreduzierung vor und nach dem "Kreisverkehr" (keiner kann den Kreisverkehr mit Geschwindigkeiten über 50 km/h durchqueren, eine "grüne Ampel" lässt aber auf einer 4-spurigen Straße erheblich höhere Geschwindigkeiten zu.
2. Der Einmündungsverkehr wird erheblich "flüssiger" (kaum Wartezeiten mit Stillstand).
3. Reduzierung der Emissionen (Lärm, Staub, Gase usw.) durch niedrigere Geschwindigkeiten, Wegfall von Wartezeiten, Strom für die Ampel u.a..

Nachteile:

Einmaliger Kostenaufwand für den Umbau.

Gute Beispiele in der Nachbarschaft:

In Welper: Einmündung der Thingstraße in die Marxstraße

In Bochum: Kreisverkehr "Königsallee" Einmündung "Kosterstraße"

	<p>Ich hoffe auf "eine baldige Umsetzung der Maßnahme"!?! Mit freundlichen Grüßen</p>
23	<p>Guten Tag, herzlichen Dank für die Möglichkeit zur online-Beteiligung!</p> <p>Durch fortdauernde Bautätigkeiten im Ortsteil Holthausen sowie diverse verkehrsleitende und - beeinflussende Maßnahmen in der Innenstadt ist der Verkehr auf der am dichtesten beidseitig mehrgeschossig bebauten Innenstadtstraße, der Nordstraße, in den letzten 20 Jahren von rd. 3000 Fahrzeugen/Tag auf inzwischen mehr als 10.000 Fahrzeuge pro Tag angestiegen, leider zumeist verbotswidrig zu schnell und damit erheblich zu lärmintensiv. Es gibt einen erheblichen Nachholbedarf und Optimierungspotenzial bei Signalisierung, Beschilderung und Ahndung von Verkehrsverstößen. Vor allem aber ist diese Straße aufgrund der Umgebungsbebauung unmittelbar beidseits und in den angrenzenden Wohnbereichen die am meisten von der Lärmproblematik betroffene Straße in Hattingen.</p> <p>Ich ersuche Sie freundlich zugleich nachdrücklich um Aufnahme dieser Straße in den Aktionsplan, gerne auch um fortdauernde Validierung.</p>

Anregungen aus der Offenlage

Die folgende Auflistung gibt die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger wieder, die in dem Beteiligungszeitraum vom 27.02. bis zum 27.03.2024 über das Beteiligungsportal bei der Stadt Hattingen eingegangen sind.

Lfd. Nr.	Anregungen
1	<p>Liebe Team, ich wohne ca. 50m vom Ortseingangsschild Hattingen gegenüber der Pommeskurve. Die Autos, Motorräder und LKWs kommen mit erhöhter Geschwindigkeit vom Steinhäus den Berg herauf und drehen im Auslauf der Kurve nochmal richtig auf. Das führt zu erheblichen Lärm. Weder das Ortseingangsschild noch das 30km Schild wegen der Baustelle hindern die meisten Autofahrer nicht, die Geschwindigkeit und damit den Lärmpegel zu drosseln. Selbst die wegen der Baustelle installierte Fußgängerampel wird öfters bei rot überfahren. Ich würde mir wünschen, dass eine Blitze direkt hinter dem Ortseingangsschild installiert würde. Auch wäre es wünschenswert, dass das Tempo auf den Stück zwischen Steinhäus und Ortseingangsschild Hattingen heruntersetzt würde. Ich wünsche Ihnen und mir ;-) ein gutes Gelingen bei der Lärmreduzierung. Viele Grüße</p>

2	<p>Guten Tag, hiermit erhebe ich Widerspruch gegen den Lärmaktionsplan für die Stadt Hattingen. Ich beziehe mich auf meine Anregungen vom 13.11.2023, die unter Punkt 22 aufgeführt werden und ergänze diese um Folgendes:</p> <p>Bei den Lärmdarstellungen in den Karten werden nicht die "Spitzen" der Lärmmessungen dargestellt, aber gerade diese belasten die Menschen, die dort leben. Es ist nicht der gleichmäßige "Lärm" der Straße, sondern die erheblich zu schnell fahrenden PKWs und besonders die Motorräder, die die "nervenden" Geräuschpegel erzeugen. Daher muss verhindert werden, dass überhaupt solch hohen Geschwindigkeiten (z. Teil weit über den erlaubten 70 km/h) gefahren werden können. Ab und zu mal eine Geschwindigkeitskontrolle füllt zwar das "Stadtsäckel", bekämpft aber nicht den Lärm. Nur bauliche Maßnahmen können dies auf Dauer eingrenzen. Auf die Anregung 22 wird nicht mit sachlichen Gegenargumenten, sondern nur mit "kein Geld" eingegangen. Will man den Lärm bekämpfen, darf nicht das Argument des fehlenden Geldes ausschlaggebend sein (die Debatte um die "Montagstrommler" sei hier angemerkt!). Grüße</p>
3	<p>Guten Tag, hiermit erhebe ich Widerspruch gegen den Lärmaktionsplan für die Stadt Hattingen. Ich beziehe mich auf meine Anregungen die unter Punkt 3 aufgeführt werden und möchte Folgendes ergänzen:</p> <p>An der Kreuzung sind es kaum die gleichmäßigem Geräusche der vorbeifahrenden Autos, die eine enorme Lärmbelastung darstellen, sondern eher die Anfahrgeräusche und die aufheulenden Motoren der an der Ampel losfahrenden Motorräder und Autos. Auch die erheblich zu schnell fahrenden PKWs und besonders die Motorräder sind es die sehr hohen Geräuschpegel (und Gefahrensituationen) erzeugen.</p> <p>Diese ?Lärmspitzen? werden in der Lärmkartierung nicht abgebildet. Genau diese sind es aber die uns Anwohner sehr belasten. Eine Besserung ist lediglich realisierbar, in dem die Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Dauer unterbunden werden.</p> <p>Punktuelle Geschwindigkeitskontrollen mögen kurzfristige Besserung bringen, lösen aber nicht das Grundproblem.</p> <p>Wir sind überzeugt, dass lediglich bauliche Maßnahmen hilfreich sind. Zwar wurde der Vorschlag des Bauens von Lärmschutzwänden an die zuständige Behörde weitergeleitet, der Vorschlag des Baus eines Kreisverkehrs aber ohne sachliche Gegenargumente nicht weiter verfolgt. Das Argument es sei aus Kostengründen nicht realisierbar, kann ich nicht nachvollziehen. Wenn es wirklich um die gewollte Bekämpfung des Lärms geht, dann darf das Argument des fehlenden Geldes das Vorhaben nicht scheitern lassen. Viele Grüße,</p>

4

Guten Tag Herr Ruch, nach Einsicht der Unterlagen möchte ich Ihnen gerne bestätigen, dass die angehängte Einschätzung auch unser Eindruck ist. Die Erschütterungen der LKWs sind z.B. bis weit hoch in die Toppelstraße wahrnehmbar. Der Zustand ist mit Blick auf „ruhiges Gebiet auf dem Land/Ballungsraum“ (Ihre Seite 28) äußerst kritisch zu bewerten.

Mein Lösungsvorschlag:

Durchfahrverbot für LKW über 7,5 t auf Hattinger Stadtgebiet.

Als alternative Route für die schweren LKWs ist die naheliegende und parallel verlaufende A44 zu nutzen.

BG

Kontakt

Stadt Hattingen, Baudezernat
Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung
Lars Ruch
Tel.: (0 23 24) 204 5212
E-Mail: fb61@hattingen.de