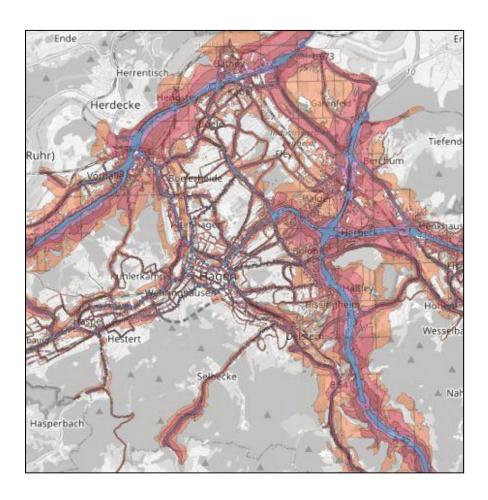
# Fortschreibung Lärmaktionsplan Stufe III

(Lärmaktionsplan Stufe IV)





Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

# Inhalt

1	Einleitur	ng	4
2	Allgeme	ine Angaben	6
	<b>2.1</b> Recl	ntlicher Hintergrund	6
		ende Lärmgrenzwerte	
	<b>2.3</b> Für d	die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	7
		chreibung des für die Lärmaktionsplan relevanten Straßen und	
	Schienen	netzes	
	2.4.1	Hauptverkehrsstraßennetz	7
	2.4.2	Haupteisenbahnstrecken	
3	Ergebnis	sse und Analyse der Lärmkartierung	9
		ammenfassung der Daten der Lärmkarten	
	3.2 Lärm	nquelle Straße	10
	3.2.1	Lärmbelastungen in den einzelnen Stadtbezirken	
	3.2.2	Lärmbelastungen nach Straßenzügen	
		nquelle Schiene	
		nquelle Industrie und Gewerbe	
		stadtgebiet bekannte Lärmprobleme	
	3.5.1	Bezirk Hagen-Mitte	
	3.5.2	Bezirk Hagen-Nord	
	3.5.3	Bezirk Hohenlimburg	
	3.5.4	Bezirk Eilpe-Dahl	
	3.5.5	Bezirk Haspe	
4		menplanung	
		nahmen zur Lärmminderung	
	4.1.1	Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Mitte	
	4.1.2	Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Nord	
	4.1.3	Maßnahmenliste Stadtbezirk Hohenlimburg	
	4.1.4	Maßnahmenliste Stadtbezirk Eilpe / Dahl	
	4.1.5	Maßnahmenliste Stadtbezirk Haspe	
		samkeit der Maßnahmen	
	<b>4.3</b> Lang	gfristige Strategie: Lärmminderung durch Planen, Managen und Bauen Planen	
	4.3.1	Managen	
	4.3.2	Bauen	
		utz ruhiger Gebiete	
5		ion und Mitwirkung der Öffentlichkeit	
J		aum der Öffentlichkeitsbeteiligung	
		aum der Offentlichkeitsbeteiligungler öffentlichen Mitwirkung und Resonanz	
		umentation	
6		fung der Umsetzung und der Wirksamkeit des LAP IV	
	•		
7	แหเสเนเร	eten des Aktionsplans	აბ

Anhang 1: Lärmkarten	i
Anhang 2: Bürgereingaben	ii
Tabellen und Abbildungen:	
Tabelle 1: Straßenabschnitte mit den höchsten Verkehrsbelastungen	
Tabelle 2: Knotenpunkte mit den höchsten Verkehrsbelastungen	
Tabelle 3: Erebnisse der Lärmkartierung für die Datenberichterstattung	
Tabelle 4: Lärmbetroffenheit nach Stadtbezirken	
Tabelle 5: Lärmbetroffenheit nach Straßenzügen, 24h (LDEN)	
Tabelle 6: Lärmbetroffenheit nach Straßenzügen, nachts (LNGT)	
Tabelle 7: Lärmprobleme im Bezirk Hagen-Mitte	
Tabelle 8: Lärmprobleme im Bezirk Hagen-Nord	
Tabelle 9: Lärmprobleme im Bezirk Hohenlimburg	
Tabelle 10: Lärmprobleme im Bezirk Eilpe-Dahl	
Tabelle 11: Lärmprobleme im Bezirk Haspe	
Tabelle 12: Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Mitte	
Tabelle 13: Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Nord	
Tabelle 14: Maßnahmenliste Stadtbezirk Hohenlimburg	
Tabelle 15: Maßnahmenliste Stadtbezirk Eilpe / Dahl	
Tabelle 16: Maßnahmenliste Stadtbezirk Haspe	
Tabelle 17: Maßnahmenumsetzungstand	
Tabelle 18: Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen	
Tabelle 19: Entwicklung der Einwohnerzahlen Hagens und der in Hagen zugelassenen	
Personenkraftwagen (Quellen: Einwohnermelderegister und Kraftfahrtbundesamt)	
Tabelle 20: Häufigkeit der angesprochenen Themenbereiche in den Bürgereingaben	30
Abbildung 1: Straßengüterverkehrsleistung in Deutschland seit 2010 [Mrd.	
Tonnenkilometer], Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)	28
	0

# 1 Einleitung

Eine nachweisbare und für die Betroffenen spürbare Verringerung der vom Straßen und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen ist weder kurzfristig noch unter Missachtung der gerade im Straßenverkehr wirkenden Wechselbeziehungen einzelner Maßnahmen zu erreichen.

Die seit Ende den 1970er Jahren in Hagen verfolgte Strategie setzt zunächst und vor allem auf eine flächenwirksame Verkehrsberuhigung und Lärmminderung in den Wohngebieten und auf den Bau von Ortsumgehungen.

Mit einer flächenhaften Verkehrsberuhigung tritt unvermeidbar (und so gewollt) der Effekt einer Verkehrsbündelung auf den Hauptverkehrswegen ein. Es ist also darauf zu achten, dass eine Rückverlagerung von Verkehrsanteilen auf Nebenstraßen (in Wohngebieten) vermieden wird. So ist in Hagen – nicht zuletzt im Rahmen der Luftreinhalteplanung – ein Vorrangnetz für den Straßengüterverkehr definiert, das sowohl durch statische und dynamische Beschilderung und Wegweisung als auch durch das Angebot spezieller LKW-Navigationssysteme die Hauptlast der LKW-Verkehrs zu tragen hat. Lärmschutz kann hier nur unter wesentlich anderen Voraussetzungen betrieben werden als z. B. in Wohnquartieren mit Tempo-30-Zonen-Regelungen. Damit fällt also zumeist ein Maßnahmentyp für eine Lärmaktionsplanung aus: <u>Verkehrslärmentlastung durch</u> Verkehrsverteilung im Straßennetz.

Bei der Lärmaktionsplanung soll daher als Ergebnis bisheriger Strategien und Verkehrsentwicklungskonzepte, unter Beachtung der baulichen und finanziellen Handlungsspielräume und für einen plausiblen methodischen Ansatzes von folgenden Grundsätzen ausgegangen werden:

- Die bisherigen Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten zu bestätigen und fortzusetzen (*Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigungsbereiche*)
- die bereits bestehenden Ortsumgehungen und notwendigen und geeigneten Hauptverkehrsachsen konsequent für eine Verkehrsbündelung zu nutzen und, wenn möglich und erforderlich, weitere Umgehungsstraßen zu realisieren (Vorrangnetze)
- im verbleibenden lärmrelevanten Straßennetz durch geeignete Einzelmaßnahmen die Lärmemissionen zu verringern (zulässige Höchstgeschwindigkeiten in begründeten Einzelfällen auf unter 50 km/h reduzieren)

- im laufenden Geschäft der Straßenunterhaltung, der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sowie der Bauleitplanung die Belange des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm als Schwerpunkte zu beachten (Sicherung der Kontinuität der Lärmminderungsplanung)

Nach den Lärmaktionsplänen der Runden I bis III folgt nun die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe III zum Lärmaktionsplan Stufe IV (zur besseren Lesbarkeit im Folgenden: "LAP III" bzw. "LAP IV").

Hauptbestandteil des LAP IV sind, neben den neu berechneten Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm bzw. für Industrie- und Gewerbelärm, eine Analyse der aktuellen Lärmbelastungsschwerpunkte und eine Evaluierung der Maßnahmen der LAP I bis III, sowie die Aufstellung neuer Maßnahmen.

# 2 Allgemeine Angaben

### 2.1 Rechtlicher Hintergrund

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

Nachdem die Lärmkartierung im Rahmen der ersten drei Stufen der Lärmaktionsplanung in Deutschland nach sogenannten "Vorläufigen Berechnungsmethoden" (VBUS für den Straßenverkehrslärm, VBUI für den Industrie- und Gewerbelärm), erfolgt diese ab der Runde verbindlich nach den Gemeinsamen und europaweit einheitlichen Berechnungsmethoden ("Common Noise Assessment Methods in Europe" – Akr.: "CNOSSOS").

Da sich die Ergebnisse nach CNOSSOS deutlich von den alten Berechnungen nach VBUS / VBUI unterscheiden, können die Lärmkarten der zweiten Runde<sup>1</sup> nicht übernommen werden für die Lärmaktionsplanung der vierten Runde. Es wurden somit neue Lärmkarten auf Basis der neuen CNOSSOS-Methode erstellt.

Auch die Anzahl der Betroffenen der vorherigen Runden der Lärmaktionsplanung kann daher nicht mit den Ergebnissen der vierten Runde verglichen werden.

# 2.2 Geltende Lärmgrenzwerte

Die national geltenden Grenzwerte sind in der 16. BlmSchV, VLärmSchR, in der Lärmschutz-Richtlinie StV und in der TA Lärm zu finden.

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BlmSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein Lden von 70 dB(A) oder ein Lngt = 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

 $(L_{DEN} = 24-Stunden-Wert / \underline{day-e}vening-\underline{night}; L_{NGT} = Nachtwert)$ 

Diese Werte gelten, wie auch schon beim Lärmaktionsplan Stufe III, als Auslösewerte für den Lärmaktionsplan Stufe IV.

Hinsichtlich straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lkw-Durchfahrverbote) müssen gemäß der VwV zur StVO die Richtlinien

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> In Hagen wurden für die dritte Runde der Lärmaktionsplanung die Lärmkarten der zweiten Runde übernommen.

für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) beachtet werden. Dort ist festgelegt, dass für die Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) maßgebend sind. Das bedeutet, dass die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung und noch keine hinreichenden Rechtsgrundlagen für etwaige straßenverkehrsrechtliche Anordnungen liefern. Identifizierte Lärmprobleme müssen daher in nachfolgenden Betrachtungen durch Lärmgutachten nach RLS-90 weiter untersucht werden.

### 2.3 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:Stadt HagenAmtlicher Gemeindeschlüssel:05914000Vollständiger Name der Behörde:Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und WohnenStraße:RathausstraßeHausnummer:11PLZ:58095Ort:Hagen

# 2.4 Beschreibung des für die Lärmaktionsplan relevanten Straßen und Schienennetzes

### 2.4.1 Hauptverkehrsstraßennetz

Die Stadt Hagen wird am südwestlichen Rand des Ruhrgebiets durch drei Bundesautobahnen umfasst:

- A1, Strecke zwischen Wuppertal und Dortmund
- A45, Strecke zwischen Dortmund und Siegen
- A46, Strecke von Hagen nach Iserlohn

Zum klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz zählen zudem die Bundesstraßen:

- B7, Strecke zwischen Hagen-Mitte und Hagen-Hohenlimburg

- B54, Strecke von der Stadtgrenze zu Herdecke bis in den Hagener Süden zur Stadtgrenze zu Schalksmühle
- B226, Strecke vom "Vorhaller Kreisel" bis zur Stadtgrenze zu Wetter,

sowie etliche Landesstraßen und Kreisstraßen.

Die Straßenabschnitte (exkl. Abschnitte auf Bundesautobahnen) mit den höchsten Verkehrsbelastungen an einem durchschnittlichen Werktag (DTVw) lauten dabei wie folgt:

Streckenabschnitt	DTVw [Fz/24h]
B54 (Herdecker Straße)	47.400
zwischen Sporbecker Weg & Schwerter Straße	47.400
B54 (Eckeseyer Straße)	43.500
zwischen Bahnhofshinterfahrung & Eckeseyer Brücke	45.500
B54 (Herdecker Straße)	43.300
zwischen Sporbecker Weg & "Vorhaller Kreisel"	43.300
B54 (Becheltestraße)	38.400
Zwischen Fuhrparkstraße & Lenaustraße	30.400
B54 (Becheltestraße)	36.000
zwischen Lenaustraße & Schwerter Straße	30.000

Tabelle 1: Straßenabschnitte mit den höchsten Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsknotenpunkte mit den höchsten Verkehrsbelastungen (DTVw) lauten:

Knotenpunkt	DTVw [Fz/24h]
B54 (Märkischer Ring) / L702 (Heinitzstraße)	57.500
B54 (Eckeseyer Str.) / Bahnhofshinterfahrung	49.900
B54 (Herdecker Str.) / B226 (Weststraße)	49.200
B54 (Becheltestraße) / Schwerter Str.)	48.900
B54 (Märkischer Ring) / L700 (Simson-Cohen-Brücke)	48.100

Tabelle 2: Knotenpunkte mit den höchsten Verkehrsbelastungen

### 2.4.2 Haupteisenbahnstrecken

Als Haupteisenbahnstrecken gelten Strecken, mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr. Im Ballungsraum Hagen sind dies die Bahnstrecken zwischen Wuppertal und Hagen, zwischen Hagen und Herdecke, zwischen Hagen und Wetter sowie zwischen Hagen-Nord und Hagen-Hohenlimburg.

# 3 Ergebnisse und Analyse der Lärmkartierung

Aufgrund der neuen anzusetzenden Berechnungsmethodik wurden für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans alle Lärmkarten des Straßenverkehrs und des Industrie- und Gewerbelärms neu berechnet. Für die Abschätzung der betroffenen Menschen werden Daten aus dem Einwohnermelderegister mit Datenstand Juni 2024 verwendet.

### Lärmkarten Stufe IV:

- Lärmrelevantes Straßennetz LDEN (50,9 MB)
- Lärmrelevantes Straßennetz LNGT (45,9 MB)
- Hauptverkehrsstraßen LDEN (43,7 MB)
- Hauptverkehrsstraßen LNGT (41,0 MB)
- Industrieanlagen LDEN (29,0 MB)
- Industrieanlagen LNGT (29,0 MB)

Die Lärmkartierung sind am 16.07.2024 rechtzeitig an das LANUV übermittelt worden.

Diese Ergebnisse der Lärmkartierung können unter folgender Adresse im Internet eingesehen werden:

https://www.hagen.de/web/de/fachbereiche/fb 60/fb 61 1/fb 61 5/verkehrslaerm.html

Ebenso können dort die Lärmaktionspläne der Stufen I bis III eingesehen und abgerufen werden.

### 3.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L <sub>DEN</sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	41.234
einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L <sub>Night</sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	26.688
einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L <sub>DEN</sub> durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:	5690
einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L <sub>Night</sub> durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:	4086
einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L <sub>DEN</sub> durch Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt sind:	572
einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L <sub>Night</sub> durch Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt sind:	410

Tabelle 3: Erebnisse der Lärmkartierung für die Datenberichterstattung

# 3.2 Lärmquelle Straße

Gemäß der in 2.2 genannten Auslösewerte erfolgt eine Betrachtung der von Verkehrslärm betroffenen Personen differenziert nach Stadtbezirken und nach Straßenzügen.

### 3.2.1 Lärmbelastungen in den einzelnen Stadtbezirken

Eine detaillierte Betrachtung der durch Verkehrslärm ausgesetzten Personen nach Stadtbezirken zeigt, dass ein großer Teil der Lärmprobleme den Bezirk Hagen-Mitte betrifft. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen und gleichzeitig der lärmnahen, teilweise sehr dichten Wohnbebauung, sind hier ca. 19% der Einwohnenden einer Lärmbelastung von mindestens 70 dB(A) LDEN, und ca. 20% der Einwohnenden einer Lärmbelastung von mindestens 60 db(A) LNGT ausgesetzt.

Für die anderen Stadtbezirke, sowie auf gesamtstädtischer Ebene, ergeben sich folgende Werte:

Stadtbezirk	Anz. EW	% EW	Anz. EW	% EW
	> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>	> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>	> 60 dB(A) L <sub>NGT</sub>	> 60 dB(A) L <sub>NGT</sub>
Hagen Mitte	15563	18.57%	16913	20.18%
Hagen Nord	2176	5.74%	2865	7.55%
Hohenlimburg	1404	4.75%	2044	6.92%
Eilpe/Dahl	1804	10.37%	2124	12.21%
Haspe	2833	9.01%	3224	10.25%
Gesamt	23780	11.88%	27170	13.57%

Tabelle 4: Lärmbetroffenheit nach Stadtbezirken

### 3.2.2 Lärmbelastungen nach Straßenzügen

Eine Betrachtung der durch Verkehrslärm ausgesetzten Personen nach Straßenzügen zeigt auch hier, dass die Straßen mit den meisten Betroffenen im Stadtbezirk Hagen Mitte liegen. Von den 10 Straßenzügen, mit den meisten Einwohnenden, die einer Lärmbelastung von mindestens 70 db(A) LDEN ausgesetzt sind, liegen acht im Bezirk Hagen Mitte und je einer in den Bezirken Eilpe/Dahl und Haspe.

Straßenzug	Anz. EW	% EW
	> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>	> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub>
Boeler Straße (Hagen-Mitte)	1698	82.67%
Rembergstraße (Hagen-Mitte)	1105	87.35%
Märkischer Ring (Hagen-Mitte)	937	94.08%
Eugen-Richter-Straße (Hagen-Mitte)	926	81.09%
Selbecker Straße (Eilpe/Dahl)	796	56.29%
Bergischer Ring (Hagen-Mitte)	717	91.92%
Altenhagener Straße (Hagen-Mitte)	708	64.89%
Enneper Straße (Haspe)	706	70.88%
Buscheystraße (Hagen-Mitte)	703	95.65%
Eppenhauser Straße (Hagen-Mitte)	662	59.91%

Tabelle 5: Lärmbetroffenheit nach Straßenzügen, 24h (LDEN)

Hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastungen zeigt sich, dass zu großen Teilen dieselben Straßenzüge (jedoch in anderer Rangfolge) stark belastet sind, wie in der ganztägigen Betrachtung. Von den 10 Straßenzügen, mit den meisten Einwohnenden, die einer Lärmbelastung von mindestens 60 db(A) LNGT ausgesetzt sind, liegen auch hier acht Straßenzüge im Bezirk Hagen Mitte und je einer in den Bezirken Eilpe/Dahl und Haspe.

Straßenzug	Anz. EW	% EW
	> 60 dB(A) L <sub>NGT</sub>	> 60 dB(A) L <sub>NGT</sub>
Boeler Straße (Hagen-Mitte)	1188	57.84%
Rembergstraße (Hagen-Mitte)	997	78.81%
Märkischer Ring (Hagen-Mitte)	872	87.55%
Bergischer Ring (Hagen-Mitte)	663	85.00%
Enneper Straße (Haspe)	645	64.76%
Buscheystraße (Hagen-Mitte)	610	82.99%
Altenhagener Straße (Hagen-Mitte)	575	52.70%
Eppenhauser Straße (Hagen-Mitte)	507	45.88%
Eugen-Richter-Straße (Hagen-Mitte)	502	43.96%
Körnerstraße (Hagen-Mitte)	420	56.45%

Tabelle 6: Lärmbetroffenheit nach Straßenzügen, nachts (LNGT)

## 3.3 Lärmquelle Schiene

Für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung entlang von Eisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

Der Lärmaktionsplan der Runde 4 ist am 17. Juli 2024 veröffentlicht worden. Dieser ist Abrufbar über die Internetseiten des EBA (<a href="www.eba.bund.de">www.eba.bund.de</a> oder <a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm</a> an Schienenwegen/Laermaktionsplanung/la ermaktionsplanung node.html).

# 3.4 Lärmquelle Industrie und Gewerbe

Die Kartierung für Industrie- und Gewerbelärm erfolgt nur in Ballungsräumen. Beurteilungspegel werden ebenfalls nach dem neuen CNOSSOS-Verfahren berechnet. Die lärmrelevanten Industrie- oder Gewerbeanlagen werden entsprechend der Industrieemissionsrichtlinie (englisch: Industrial Emissions Directive) IED 2010/75/EU berücksichtigt. Die Lärmeinwirkung durch IED-Anlagen wurde im LAP Stufe III noch nach der damals gültigen "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe" (VBUI) berechnet, daher erfolgte im Rahmen der Erstellung des LAP Stufe IV eine Neuberechnung.

Aufgrund der nur geringen Anzahl (unter 10 im gesamten Stadtgebiet) der ermittelten betroffenen Einwohnenden innerhalb der kritischen Lärmgrenzen von 70 dB(A) (LDEN) oder 60 dB(A) (LNGT), erfolgt im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenprüfung.

## 3.5 Im Stadtgebiet bekannte Lärmprobleme

Aus der Analyse der Lärmkartierung werden nun Lärmbelastungsschwerpunkte identifiziert. Diese ergeben sich aus der Überlagerung der Lärmkarten mit Einwohnerdaten, sodass Bereiche mit hoher Betroffenheit, d.h. Bereiche mit vielen Einwohnenden, die einer hohen Straßenverkehrslärmbelastung (LDEN > 70 dB(A) und/oder LNGT > 60 db(A)) ausgesetzt sind, identifiziert werden können.

Manche Lärmminderungsmaßnahmen konnten in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt werden, z.B. weil diese zum Zeitpunkt der Erstellung der Lärmkarten noch nicht umgesetzt waren oder weil diese sich nicht mit den CNOSSOS Berechnungsmethoden abbilden lassen. Daher werden im folgenden auch Lärmbelastungsschwerpunkte mit Betroffenenzahlen aufgeführt, die im aktuellen Bestand bereits entschärft wurden.

### 3.5.1 Bezirk Hagen-Mitte

Bereich	Beschreibung	Anzahl EW mit Lärmbelastung LDEN > 70
Bergischer Ring (Hochstraße – B54)	<ul> <li>Hohe Verkehrsbelastung, dichte Bebauung, viele Einwohnende</li> </ul>	Ca. 950
"Remberg-Achse" (B7 von Märkischer Ring bis Emster Str.)	<ul> <li>Sehr dichte Bebauung, sehr viele Einwohnende</li> <li>2024: RLS-90 Berechnungen belegen Grenzwertüberschreitungen, Anordnung von Tempo 30 wurde bereits umgesetzt, jedoch in der Lärmkartierung noch nicht berücksichtigt.</li> </ul>	Ca. 1.800
"Buschey-Achse" (Eugen- Richter-Straße & Buscheystraße)	<ul> <li>Teilweise dichte Bebauung, sehr viele Einwohnende</li> <li>2023: RLS-90 Berechnungen belegen nächtliche         Grenzwertüberschreitungen auf der Buscheystraße, nächtliche Anordnung von Tempo 30 wurde bereits umgesetzt, jedoch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt</li> </ul>	Ca. 1.650
Altenhagener Straße / Boeler Straße	<ul> <li>Teilweise sehr dichte Bebauung, sehr viele Einwohnende</li> </ul>	Ca. 2.300

(Altenhagener Brücke – Alexanderstraße)	<ul> <li>Sehr langer Bereich mit hohen Belastungen (ca. 1,5 km)</li> </ul>	
Alexanderstraise)	Delastungen (ca. 1,5 km)	
Eppenhauser Str /	<ul> <li>Nur vereinzelte Bebauung, wenig</li> </ul>	
Hohenlimburger Str. (im	Einwohnende	
Bereich des Knotenpunkts	<ul> <li>Doppelbelastung durch</li> </ul>	Ca. 50
Donnerkuhler Weg /	Lärmbelastungen von der BAB 45	Ca. 50
Kumbruchstraße)	und der Eppenhauser Str. /	
	Hohenlimburger Str.	

Tabelle 7: Lärmprobleme im Bezirk Hagen-Mitte

# 3.5.2 Bezirk Hagen-Nord

Bereich	Beschreibung	Anzahl EW mit Lärmbelastung LDEN > 70
Schwerter Straße (Osthofstraße – Wandhofener Str.)	<ul> <li>Teils dichte, teils offene Bebauung, mäßig hohe Einwohnerdichte</li> <li>Langer Bereich mit hohen Belastungen (ca. 1,2 km)</li> </ul>	Ca. 400
Knotenpunkt Becheltestraße / Fuhrparkstraße / Eckeseyer Str.	- Bebauung sehr nah am Knotenpunkt, hohe Einwohnerdichte	Ca. 300
Weststraße (Volmarsteiner Straße bis Anschlussstelle Hagen-West BAB 1)	<ul> <li>Langer Abschnitt mit hohen         <ul> <li>Lärmbelastungen (ca. 1,2 km)</li> </ul> </li> <li>Offene und zurückgesetzte         <ul> <li>Bebauung mit mäßiger bis hoher</li> <li>Einwohnerdichte</li> </ul> </li> </ul>	Ca. 200
Knotenpunkt Hagener Straße / Pappelstraße / Kapellenstraße	- Bebauung im Einflussbereich des Knotenpunkts, hohe Einwohnerdichte	Ca. 300

Tabelle 8: Lärmprobleme im Bezirk Hagen-Nord

# 3.5.3 Bezirk Hohenlimburg

Bereich		Beschreibung	Anzahl EW mit Lärmbelastung LDEN > 70
Iserlohner Stra (Mühlenbergstraße Esserstraße)	aße –	<ul> <li>Mäßig hohe Einwohnerdichte</li> <li>Ca. 600 m langer Bereich mit mäßig hohen Belastungen</li> </ul>	Ca. 150
Hohenlimbuerger Stra (Zur Hünenpforte – Z Stadt)	aße Alte	<ul> <li>Niedrige Einwohnerdichte</li> <li>Ca. 1 km langer Bereich mit mäßig hohen bis hohen Belastungen</li> </ul>	Ca. 200

Tabelle 9: Lärmprobleme im Bezirk Hohenlimburg

# 3.5.4 Bezirk Eilpe-Dahl

Bereich	Beschreibung	Anzahl EW mit Lärmbelastung LDEN > 70
Selbecker Straße (Eilper Straße – In der Hemke)	<ul> <li>Hohe Verkehrsbelastungen, dichte Bebauung</li> <li>2024: Feststellung von Straßen- und Kanalschäden, Tempo 30 wurde auf der Selbecker Str. zw. Eilper Str. und Selbecker Stieg bereits Angeordnet und umgesetzt, jedoch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt</li> </ul>	Ca. 800
Selbecker Straße (Zur Höhe – Selbecker Stieg)	<ul> <li>Mäßig hohe Lärmbelastungen auf einem langen Bereich mit sehr geringer Einwohnerdichte</li> <li>Aktive Beschwerdelage</li> </ul>	Ca. 75

Tabelle 10: Lärmprobleme im Bezirk Eilpe-Dahl

## 3.5.5 Bezirk Haspe

Bereich	Beschreibung	Anzahl EW mit Lärmbelastung LDEN > 70
Berliner Straße (Rehstraße – Preußer Straße)	<ul> <li>Teils dichte Bebauung direkt an der Straße</li> <li>Ca. 650 m langer Bereich mit hohen Belastungen</li> </ul>	Ca. 200
Enneper Straße / Kölner Straße (Stadtgrenze Gevelsberg bis Haenelstr.)	<ul> <li>Sehr langer Abschnitt (unter Einbeziehung des unteren Abschnittes der Haenelstraße) ca.</li> <li>2,3 km) mit mäßigen bis hohen Belastungen</li> <li>Bebauung unterschiedlich, teils offen, teils dicht</li> </ul>	Ca. 1.250

Grundschötteler Straße (Vor Oedenburgstraße bis Harkortstraße)	<ul> <li>Ca. 450 m langer Abschnitt mit hohen Verkehrsstärken, zulässige Höchstgeschwindigkeit teilweise 70 km/h</li> <li>Bebauung etwas zurückgesetzt, niedrige Dichte</li> <li>Lärmbelastung LDEN &gt; 70 für ca. 50 Einwohnende</li> </ul>	Ca. 50
Voerder Straße (Dammstraße bis Auf dem Piepenstöcken)	<ul> <li>Ca. 800 m langer Abschnitt, enge und dichte Bebauung</li> <li>Hohe Belastungen durch Schlauchwirkung des Straßenraums</li> <li>Aktive Beschwerdelage (vgl. Bürgereingabe Nr. 17)</li> </ul>	Ca. 500

Tabelle 11: Lärmprobleme im Bezirk Haspe

# 4 Maßnahmenplanung

### 4.1 Maßnahmen zur Lärmminderung

Im Folgenden werden alle Maßnahmen zur Lärmminderung aufgelistet, die im Lärmaktionsplan Stufe III bereits enthalten waren, sowie neue Maßnahmen, die im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans Stufe IV aufgestellt werden. Somit wird den aus der Lärmkartierung identifizierten Lärmproblemen Rechnung getragen.

Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte zudem eine Ergänzung der Maßnahmen, die sich ggf. aus der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Eingaben aus der Öffentlichkeit ergeben haben.

Im Vergleich zu den Maßnahmenlisten der vergangenen Runden der Lärmaktionsplanung wird im LAP IV die Spalte "Anzahl betroffene Personen" ergänzt, in der die geschätzte Anzahl der Einwohner, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die jeweilige Maßnahme in den kommenden Jahren reduzieren wird, aufgeführt ist. Die Zahl in Klammern gibt dabei anteilig die Anzahl an Einwohnern an, die bislang einer LDEN Lärmbelastung von 70 dB(A) oder mehr ausgesetzt sind.

# 4.1.1 Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Mitte

Nr.	Streckenabschnitt	Maßnahmen	Bemerkungen	Bei noch nicht umgesetzten Maßnahmen: Anzahl betroffene Personen (davon LDEN > 70)
1.1	Saarlandstr. (Autobahnzubringer) (Landgericht – AS	Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und - wälle	Maßnahme bereits im LAP III gestrichen.	
1.2	Feithstr.)	Deckensanierung Durch den neuen Asphaltbelag (Splitt-Mastix-Asphalt) kann eine Lärmminderung von ca. 2db(A) angenommen werden.		
1.3		Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h	Maßnahme bereits im LAP III umgesetzt.	
2.1	Buscheystr. / Eugen- Richter-Str.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Laut Lärmgutachten (RLS-Berechnung) werden die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nur im Nachtbereich überschritten. Eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurde im Jahr 2023 angeordnet und Umgesetzt.	Ca. 2.650 (ca. 1.700)
			Bürgereingabe Nr. 14 belegt eine weiterhin aktive Problemlage, daher wird angestrebt, die Maßnahme zukünftig vollständig umsetzen zu können.  Maßnahme teilweise umgesetzt.	
2.2		Durchfahrtsverbot für Lkw > 3,5t	Maßnahme bereits im LAP III umgesetzt.	
3.1	Körnerstr.	Rückbau des Straßenquerschnitts	Die Umgestaltung der Körnerstraße in Form einer Einrichtung von durchgehenden Busspuren wurde im Jahr 2020 umgesetzt. Maßnahme umgesetzt.	
3.2		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Aufgrund der hohen ÖPNV-Fahrleistung würde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h stark negative Auswirkungen auf die Fahrzeiten und die Effizienz des Busverkehrs bedeuten.  Maßnahme wird gestrichen.	
4.1	Lützowstr. (Bülowstr. – Feithstr.)	Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Umweltverbunds  Geschwindigkeitsreduzierung	Ein Haltesteig der Haltestelle Lützowstraße wurde von einer Haltestellenbucht zu einer Kaphaltestelle umgebaut. Weitere Haltesteige (Haltestelle Lortzingstraße) werden in 2025/2026 von Busbuchten zu Kaphaltestellen umgebaut.  Maßnahme teilweise umgesetzt.  Maßnahme bereits im LAP III	Ca. 500 (ca. 30)
5.1	Frankfurter Str. (Hochstr. – Eilper Str)	auf 30 km/h  Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Umweltverbunds	umgesetzt.  Eine Bushaltestelle der Elisabethstraße wird in einem zukünftigen Bauabschnitt des Barrierefreien Haltestellenausbaus	Ca. 250 (ca. 240)

		T		
			voraussichtlich zu einer	
			Kaphaltestelle umgebaut.	
			Verschiedene endere	
			Verschiedene andere	
			Haltesteige auf diesem	
			Streckenabschnitt sind bereits	
			als Kap- bzw. als	
			Fahrbahnrandhaltestellen	
			ausgebildet.	
			Maßnahme teilweise	
- 0			umgesetzt.	
5.2		Geschwindigkeitsreduzierung	Zuordnung zur Tempo-30-Zone	
		auf 30 km/h	Maßnahme wurde umgesetzt.	
6.1	Autobahnzubringer	Aktive Schallschutzmaßnahmen,	"Laut Gutachten "Sanierung des	
	(AS Feithstr. – AK Hagen)	wie Schallschutzwände und -	Autobahnzubringers zur A46"	
		wälle	(20.11.2015) sind hier	
			Lärmschutzmaßnahmen	
			erforderlich. An der südlichen	
			Seite der BAB-Brücke	
			(Berchumer Str.) bis zur Brücke	
			"Im Alten Holz" ist eine	
			Lärmschutzwand geplant."	Ca. 360 (ca. 20)
			Maßnahme noch nicht	
			umgesetzt	
6.2		Deckensanierung	Maßnahme bereits im LAP III	
		Durch den neuen Asphaltbelag	umgesetzt.	
		(Splitt-Mastix-Asphalt) kann eine		
		Lärmminderung von ca. 2db(A)		
		angenommen werden.		
7.1	[L703] Haldener Str.	Verbesserung der Seitenräume	Die Haltesteige der Haltestelle	
	(Bülowstr. – Feithstr.)	zugunsten des Umweltverbunds	FH Südwestfalen sind bereits zu	
			Kap- bzw.	
			Fahrbahnrandhaltestellen	
			umgebaut.	
			, and the second	
			Der Umbau weiterer Haltesteige	
			(Haltestellen Bülowstr.,	
			Bettermannshof) erfolgt in	
			zukünftigen Bauabschnitten des	
			Barrierefreien	
			Haltestellenausbaus.	Ca. 800 (ca. 320)
			Maßnahme teilweise	
			umgesetzt	
7.2		Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung nach RLS erforderlich,	
		auf 30 km/h	Umsetzung ggf. auch aus	
			Gründen der	
			Schulwegsicherung möglich.	
			25.14.170golollollarig Hoghori.	
			Maßnahme noch nicht	
			umgesetzt	
8.1	Rembergstraße /	Geschwindigkeitsreduzierung	Laut Lärmgutachten (RLS-	
(neu)	Eppenhauser Str.	auf 30 km/h	Berechnung) werden	
(nou)	(Küferstr. – Emster Str.)	aa. oo miii	stellenweise die Grenzwerte der	
	(Raiorai. – Liliater ott.)		Lärmschutz-Richtlinien-StV	
			sowohl tagsüber, als auch im	
			Nachtbereich überschritten. Eine	
			durchgehende	
			Geschwindigkeitsreduzierung	
			auf 30 km/h wurde im Jahr 2024	
			angeordnet und umgesetzt.	
0 1	D : 1 D:		Maßnahme wurde umgesetzt.	
9.1	Bergischer Ring	Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung nach RLS erforderlich.	0 500 / 500
(neu)	(Bergstr. – Frankfurter	auf 30 km/h		Ca. 500 (ca. 500)
	Str.)		Neue Maßnahme des LAP IV	
10.1	Eppenhauser Str /	Geschwindigkeitsreduzierungen	Aktive Beschwerdelage	Ca. 250 (ca. 110)
(neu)	Hohenlimburger Str.	auf 30 bzw. 50 km/h		Jan 200 (Jan 110)

	(Haßleyer Str. –		Beschluss der BV-Mitte	
	Hohenlimburger Str. 5)		12.03.2024 (Ds. 0261/2024)	
			Neue Maßnahme des LAP IV	
11.1	Knotenpunkt Fleyer Str /	Geschwindigkeitsreduzierungen	Aufnahme in den LAP auf	
(neu)	Eduard-Müller-Str	auf 30 km/h	Bürgeranregung (vgl.	
			Bürgereingabe Nr. 09)	
			Geschwindigkeitsreduzierungen	Co. 250 (co. 200)
			in der Fleyer Str Prüfung nach	Ca. 250 (ca. 200)
			RLS erforderlich.	
			Neue Maßnahme des LAP IV	

Tabelle 12: Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Mitte

# 4.1.2 Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Nord

Nr.	Streckenabschnitt	Maßnahmen	Bemerkungen	Bei noch nicht umgesetzten Maßnahmen: Anzahl betroffene Personen (davon LDEN > 70)
1.1	[B226] Weststraße (AS- Hagen-West – Volmarsteiner Straße)	Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und - wälle.	Maßnahme bereits im LAP III gestrichen	
1.2	[B226] Weststr. (AS Hagen-West – Volmarsteiner Str.)	Deckensanierung Durch neuen Asphaltbelag (Splitt-Mastix-Asphalt) kann eine Lärmminderung von ca. 2db(A) angenommen werden	Maßnahme noch nicht umgesetzt.	Ca. 1.500 (ca. 250)
2.1	Eckeseyer Str. (Fuhrparkstr Schwerter Str.)	Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Umweltverbunds.  Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Die Haltesteige der Haltestelle Fuhrparkstr. sind bereits als Kap- bzw. als Fahrbahnrandhaltestellen ausgestaltet. Die Haltesteige der Haltestelle Eichendorffstr. wurden im Rahmen des Barrierefreien Haltestellenausbaus ebenfalls zu Kap- bzw. zu Fahrbahnrandhaltestellen umgebaut. Der Umbau weiterer Haltesteige (Haltestelle Klopstockstraße) zu Fahrbahnrandhaltestellen erfolgt in zukünftigen Bauabschnitten. Maßnahme teilweise umgesetzt	Ca. 530 (ca. 180)
3.2	Denkmalstr. (Hügelstr. – Denkmalstr.)	Klassifizierung aufheben [L704] Geschwindigkeitsreduzierung	umgesetzt.  Maßnahme wurde umgesetzt.  Maßnahme wurde umgesetzt.	
3.3	(Hugelsti. – Delikillaisti.)	auf 30 km/h	washanne wurde unigesetzt.	
4.2	Schwerter Str. (Dortmunder Str. – Wandhofener Str.)	Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Umweltverbunds.  Klassifizierung aufheben [L675]	Die Haltesteige mehrerer Haltestellen (Hammerstein, Külpestr.) wurden im Rahmen des Barrierefreien Haltestellenausbaus zu Kap- bzw. zu Fahrbahnrandhaltestellen umgebaut. Der Umbau der Haltesteige der Haltestelle Boele Amtshaus erfolgt in 2024/2025. Maßnahme teilweise umgesetzt  Maßnahme wurde umgesetzt.	Ca. 800 (ca. 440)
4.3		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Prüfung nach RLS erforderlich. Maßnahme noch nicht umgesetzt.	

Tabelle 13: Maßnahmenliste Stadtbezirk Hagen Nord

# 4.1.3 Maßnahmenliste Stadtbezirk Hohenlimburg

Nr.	Streckenabschnitt	Maßnahmen	Bemerkungen	Bei noch nicht umgesetzten Maßnahmen: Anzahl betroffene Personen (davon LDEN > 70)
1.1	Oststr.	Geschwindigkeitsreduzierung	Maßnahme bereits im LAP III	
	Feldstr.	auf 30 km/h	umgesetzt.	
	(BÜ Oeger Str. – Oststr.)			
2.1	Henkhauser Str.	Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung nach RLS erforderlich.	
	(Am Berge – Elseyer Str.)	auf 30 km/h		Ca. 230 (0)
			Maßnahme noch nicht	Ca. 250 (0)
			umgesetzt.	
3.1	Esserstraße	Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung nach RLS erforderlich	
(neu)	(Iserlohner Str. –	auf 30 km/h		
	Henkhauser Str.)		Neue Maßnahme des LAP IV	

Tabelle 14: Maßnahmenliste Stadtbezirk Hohenlimburg

# 4.1.4 Maßnahmenliste Stadtbezirk Eilpe / Dahl

Nr.	Streckenabschnitt	Maßnahmen	Bemerkungen	Bei noch nicht umgesetzten Maßnahmen: Anzahl betroffene Personen (davon LDEN > 70)
1.1	Eilper Str. (Frankfurter Str. – Selbecker Str.)	Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Umweltverbunds.	Die Haltesteige der Haltestelle Kurfürstenstr. wurden im Jahr 2020 zu Kaphaltestellen umgebaut.  Die Haltesteige der Haltestellen Jägerstr. und Eilpe Physiomed sind bereits als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet.	
1.2		Geschwindigkeitsreduzierungen	Maßnahme wurde umgesetzt.  Geschwindigkeitsreduzierung durch Haltestellenumbau, sonst keine weiteren Maßnahmen geplant.  Maßnahme wurde teilweise umgesetzt	
2.1 (neu)	[B54] Ortsdurchfahrt Dahl	Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h	Im Zusammenhang mit der Sperrung der A45 bei Lüdenscheid wird die B54 im Bereich Volmetal erheblich mehrbelastet. RLS-90 Berechnungen für die Ortsdurchfahrt Dahl zeigen Grenzwertüberschreitungen sowohl tagsüber, als auch nachts. Für die Ortsdurchfahrten wurden Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h im Jahr 2022 angeordnet und umgesetzt. Maßnahme wurde umgesetzt	
2.2 (neu)	[B54] Ortsdurchfahrt Priorei	Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h	Im Zusammenhang mit der Sperrung der A45 bei Lüdenscheid wird die B54 im Bereich Volmetal erheblich mehrbelastet. RLS-90 Berechnungen für die Ortsdurchfahrt Priorei zeigen	

			Grenzwertüberschreitungen	
			sowohl tagsüber, als auch	
			nachts.	
			Für die Ortsdurchfahrten wurden	
			Geschwindigkeitsreduzierungen	
			auf 30 km/h im Jahr 2022	
			angeordnet und umgesetzt.	
			Maßnahme wurde umgesetzt	
3.1	[L528] Selbecker Str.	Geschwindigkeitsreduzierungen	Aktive Beschwerdelage über	
(neu)	(Eilper Str. – Selbecker	auf 30 km/h	Lärmprobleme in verschiedenen	
,	Stieg)		Bereichen der Selbecker Straße.	
	37		Die Erstellung eines	
			Lärmgutachtens in 2024 wurde	
			eingeplant.	
			January Prince	
			Unabhängig von der	
			Lärmproblematik wurden im	
			Jahr 2024 auf der Selbecker	
			Straße wegen Straßen und	
			Kanalschäden	
			Geschwindigkeitsreduzierungen	
			auf 30 km/h angeordnet und	
			umgesetzt.	
			ungesetzt.	
			Beschwerdelage trotz der	
			Anordnung von	
			Geschwindigkeitsreduzierungen	
			weiterhin aktiv (vgl.	
			Bürgereingaben Nr. 19 und 20.	
			Als flankierende Maßnahme	
			sollen	
			Geschwindigkeitsmessungen	
			(V85) durchgeführt werden.	
			Ma C walking a susual a superior a first	
			Maßnahme wurde umgesetzt	

Tabelle 15: Maßnahmenliste Stadtbezirk Eilpe / Dahl

# 4.1.5 Maßnahmenliste Stadtbezirk Haspe

			Bemerkungen	Bei noch nicht umgesetzten Maßnahmen: Anzahl betroffene Personen (davon LDEN > 70)
1.1	[K15] Vogelsanger Str. (B7 – Stadtgrenze)	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Maßnahme bereits im LAP III umgesetzt.	
2.1	Berliner Str. (Preußerstr. – Tillmannstr.)	Rückbau des Straßenquerschnitts; Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Umweltverbunds.	Haltepunkte der Haltestelle Heilig-Geist-Straße wurden zu Fahrbahnrandhaltestellen umgebaut.	
			Haltepunkte der Haltestelle Basse Druck werden in zukünftigen Bauabschnitten des Barrierefreien Haltestellenumbaus zu Fahrbahnrandhaltestellen umgebaut.	Ca. 1.000 (ca. 370)
			Maßnahme wurde teilweise umgesetzt	
2.2		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Tempo-30-Abschnitt zwischen Heilig-Geist-Str. und Hasperbruch wurde eingerichtet (Tagsüber, Werktags)	
			Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.  Maßnahme wurde teilweise	
3.1	Nordstr. An der Hütte Distelstück (An der Hütte – Klagenfurtstr.)	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	umgesetzt Maßnahme bereits im LAP III umgesetzt.	
4.1	Neue Str. Martinstr.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Maßnahme bereits im LAP III gestrichen	
5.1 (neu)	Kölner Str. / Enneper Str. (Haenelstraße – Stadtgrenze Gevelsberg)	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 oder 40 km/h	Prüfung nach RLS erforderlich.  Im Rahmen der Prüfung ist außerdem die Stellung der L700 in der Netzhierarchie und die Bedeutung für den Busverkehr zu berücksichtigen. Eine Prüfung nach RLS sollte auch eine Reduzierung auf 40 km/h nicht ausschließen.	Ca. 1.700 (ca. 1.250)

Tabelle 16: Maßnahmenliste Stadtbezirk Haspe

Bedeutung	Anzahl der Maßnahmen
Maßnahme wurde umgesetzt (im LAP IV oder in den vorherigen Runden)	15
Maßnahme wurde im LAP IV neu aufgestellt, Umsetzung bereits erfolgt	3
Maßnahme wurde im LAP IV neu aufgestellt, Umsetzung noch nicht erfolgt	4
Maßnahme wurde teilweise umgesetzt / befindet sich in Umsetzung	9
Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt	6
Maßnahme wurde gestrichen (im LAP IV oder in den vorherigen Runden)	4

Tabelle 17: Maßnahmenumsetzungstand

Von den Maßnahmen, die im LAP Stufe III als "noch nicht umgesetzt" aufgeführt waren, wurden seitdem sechs Maßnahmen umgesetzt:

- Bezirk Mitte:
  - Nr. 3.1 (Körnerstraße)
  - Nr. 5.2 (Frankfurter Straße)
- Bezirk Nord:
  - Nr. 3.2 und 3.3 (Denkmalstraße)
  - o Nr. 4.2 (Schwerter Str.)
- Bezirk Eilpe/Dahl:
  - Nr. 1.1 (Eilper Str.)

Es musste hingegen nur eine Maßnahme (Bezirk Mitte, Maßnahme Nr. 3.2, Körnerstraße) gestrichen werden. Im Gegenzug wurden sieben neue Maßnahmen ergänzt, von denen drei bereits umgesetzt wurden.

Somit wurden seit der Aufstellung des LAP Stufe III insgesamt neun Maßnahmen umgesetzt.

### 4.2 Wirksamkeit der Maßnahmen

Aus den Maßnahmenlisten ergeben sich folgende Summen an Personen, für die sich der Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahre reduziert und wie viele von diesen Personen bislang einer LDEN Lärmbelastung von 70 dB(A) oder mehr ausgesetzt waren:

Anzahl Personen mit	Anzahl Personen mit Reduktion
Reduktion	& bislang LDEN < 70dB(A)
Ca. 9.600	Ca. 4.350

Tabelle 18: Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen

# 4.3 Langfristige Strategie: Lärmminderung durch Planen, Managen und Bauen

Wie bereits in den Lärmaktionsplänen der vergangenen Runden festgelegt, verfolgt die Stadt Hagen weiterhin die Strategie "Lärmminderung durch Planen, Managen und Bauen"

#### 4.3.1 Planen

Lärmvermeidung und Lärmminderung im Straßenverkehr (und Schienenverkehr) ist weder ausschließlich eine Aufgabe der kommunalen Verkehrsplanung noch neue Planungsaufgabe. Eine Lösung der Straßenlärmprobleme ist nur im Zusammenhang und in der Kontinuität mit und in anderen Fachplanungen möglich:

#### Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung

Trotz eines erwarteten Bevölkerungsrückgangs wird Anfang der 80er Jahre mit steigenden PKW-Fahrten in Hagen gerechnet (+20% seit 1977). Im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplans (gültig seit 1984) werden verkehrsbedingte Lärmkonflikte identifiziert, auf die mit Maßnahmen zum Ausbau des Straßennetzes reagiert werden soll. Diese Planungen zum Bau von Ortsumgehungsstraßen in stark lärmbelasteten Stadtteilen (Haspe, Eckesey, Delstern, Boele) sind inzwischen realisiert. Zuletzt wurde im Jahr 2020 mit der Bahnhofshinterfahrung weitere Ortsumgehung fertiggestellt.

Die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) stellt darüber hinaus Flächen dar, für die Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen (u. a. verkehrsbedingter Lärm) zu treffen sind, z. B. durch Lärmschutzwälle oder -wände.

In der verbindlichen Bauleitplanung gelten die Bestimmungen in der DIN 18005 Teil 1 "Schallschutz im Städtebau" (2002) in Verbindung mit dem Beiblatt 1 "Schalltechnische

Orientierungswerte für die städtebauliche Planung" (1987). Die dort aufgeführten vorsorgenden Orientierungswerte – für reine Wohngebiete – von z. B. 50/40 dB(A) (Tag/Nacht) stellen deutlich höhere Ansprüche an einen Lärmschutz im Städtebau als die im Sinne einer nachsorgenden Lärmsanierung geltenden Auslösewerte der Umgebungslärmrichtlinie.

### Verkehrsentwicklungsplanung seit 1991

**Ziele**: Mit dem ersten integrierten Verkehrsentwicklungsplan werden ab 1991 nicht nur abgestimmte Planungen für alle Verkehrsträger (Straße, Nahverkehr, Radverkehr...) vorbereitet, es sollen auch die Folgen der Verkehrsentwicklung abgeschätzt und berücksichtigt werden, u. a. der vom Verkehr ausgehende Lärm. Um einen deutlichen Straßenverkehrszuwachs und sich verschärfende Lärmkonflikte zu vermeiden, soll der öffentliche Nahverkehr gestärkt und das Rad- und Fußwegenetz ausgebaut werden.

*Trends:* Entgegen der ursprünglichen Prognosen, dass für die Stadt Hagen ein kontinuierlicher Bevölkerungsrückgang zu erwarten ist, ist die Einwohnerzahl der Stadt Hagen in den Vergangenen Jahren seit der letzten Fortschreibung des Lärmaktionsplan wieder gestiegen: Gleichzeitig ist die Anzahl zugelassener Pkw in Hagen auf einen bisherigen Höchststand von erstmals über 100.000 Fahrzeugen gestiegen. Zwar beträgt der Anteil der Elektroautos hieran mittlerweile bereits ca. 2%, dennoch ist **die** Anzahl der zugelassenen Pkw mit Verbrennungsmotor auf einem absoluten Höchststand.

Jahr	Einwohner gesamt	Pkw zugelassen	Davon elektrisch (ab 2018)
1993	217.214	89.764	
1998	209.681	88.224	
2003	203.871	88.079	
2008	195.826	86.340	
2013	189.379	90.860	
2018	194.879	97.430	130
2023	197.677	100.433	1.972

Tabelle 19: Entwicklung der Einwohnerzahlen Hagens und der in Hagen zugelassenen Personenkraftwagen (Quellen: Einwohnermelderegister und Kraftfahrtbundesamt)

Dennoch sind erste Effekte der initiierten Verkehrswende erkennbar: So hat auf Bundesebene die durchschnittliche Jahresfahrleistung eines Pkw seit 2018 um 2,3% abgenommen (Quelle: Kraftfahrbundesamt). Das bedeutet, dass die Pkw-Nutzung grundsätzlich abnimmt, während der Pkw-Bestand weiter stabil bleibt, bzw. sogar weiter steigt. Dies ist aus verkehrsplanerischer Sicht durchaus kritisch zu bewerten, da somit der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr weiter steigt. Für die Lärmaktionsplanung

hingegen ist der Trend zu einer weniger intensiven Pkw-Nutzung positiv zu sehen, da dies direkt mit geringerem Straßenverkehrslärm verbunden ist.

Fazit: Durch den motorisierten Individualverkehr verursachte Lärmprobleme werden sich zukünftig bei einem eher angenommenen Bevölkerungsrückgang leicht entschärfen. Nachdem die staatliche Umweltprämie für Elektroautos im Dezember 2023 beendet wurde ist es mehr als fraglich, ob das im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung festgelegte Ziel von 15 Mio. Elektroautos bis 2030 eingehalten werden kann. Es kann jedoch angenommen werden, dass der Anteil von Elektroautos am gesamten Pkw-Bestand im Jahr 2030 mehr als 20% betragen wird. Dies ist als ein weiterer positiver Ausblick auf die Entwicklung des Straßenverkehrslärms, auch in Hagen, zu bewerten. Dies schließt allerdings nicht aus, dass es auf einzelnen Straßen und Straßenabschnitten in Abhängigkeit von Flächennutzungsentwicklungen zu Verkehrszunamen kommt.

#### Straßengüterverkehr

Während das Pkw-Verkehrsaufkommen während der COVID-19 Pandemie teilweise sehr stark zurückgegangen ist, fiel der Rückgang beim Straßengüterverkehr deutlich geringer aus. Nach Daten vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr erreichte die Straßengüterverkehrsleistung (Gemessen in der Einheit Tonnenkilometer) bereits im Jahr 2021 höhere Werte als vor der Pandemie. Im Jahr 2022 hingegen nahm diese, bedingt durch die Energiemangellage in Europa, bereits wieder etwas ab. (vgl. Abbildung 1)

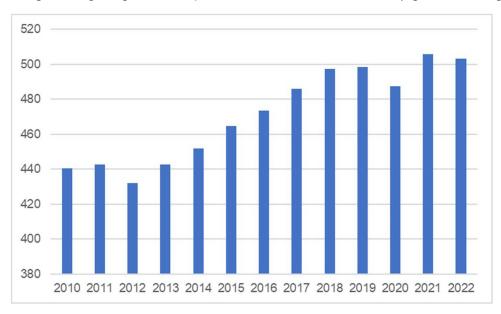


Abbildung 1: Straßengüterverkehrsleistung in Deutschland seit 2010 [Mrd. Tonnenkilometer], Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Generell ist jedoch davon auszugehen, dass die Straßengüterverkehrsleistung tendenziell weiter steigen wird. Dies zeigt sich z.B. darin, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs an der gesamten Güterverkehrsleistung mit ca. 72% im Jahr 2022 einen Höchststand erreicht

hat. Trotz der Bemühungen den Güterverkehr auf der Schiene konkurrenzfähiger zu machen führen große globale Trends (differenziertere Warengruppen, steigende Bestellvolumina im Onlinehandel, Just-In-Time Logistik) dazu, dass der Straßengüterverkehr dennoch immer weiter zunimmt.

Diese Entwicklungen sind hinsichtlich der Straßenverkehrslärmbelastung sehr kritisch zu sehen, insbesondere, da den Städten und Gemeinden kaum bis gar keine Handlungsspielräume zur Verringerung dieser Lärmbelastungen zur Verfügung stehen. So können Wohnquartiere noch durch entsprechende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen vor durchfahrenden Lkw-Verkehren geschützt werden, doch bündelt sich dadurch der Schwerverkehr auf den Hauptverkehrsachsen, wo sich auch ein Großteil der Lärmbelastungs-Schwerpunkte befindet. Das bedeutet, dass durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durch Lkw-Verkehre induzierten Lärmprobleme in der Regel nicht zu beheben sind.

Umgekehrt ist es für die Lärmbelastungen in Wohngebieten auch nicht förderlich, wenn Kurier- und Expressdienstleister ("KEP"-Dienstleister, z.B. DHL, Hermes, UPS) immer mehr Pakete in Wohnquartieren ausliefern müssen.

Diesen Trends ist jedoch als Kommune praktisch nicht entgegenzuwirken.

### ÖPNV – Nahverkehrsplan

Die Stadt Hagen als kreisfreie Stadt stellt gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes NRW (ÖPNVG NRW) zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan auf §8(1) ÖPNVG NRW. Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben §9(5) ÖPNVG NW.

Im Jahr 2015 wurde die Stadtverwaltung vom Rat der Stadt Hagen beauftragt, einen neuen Nahverkehrsplan auf Grundlage einer gesicherten Datenlage aufzustellen. Nach umfangreichen Erhebungen planungsrelevanter Daten in Form von Haushalts- und Fahrgastbefragungen im Jahr 2017, wurde zunächst ein neues ÖPNV-Konzept erarbeitet, das im Dezember 2019 durch die Hagener Straßenbahn AG umgesetzt wurde. Im Zuge dieses, von der Hagener Stadtpolitik intensiv begleiteten, Umsetzungsprozesses wurden im Nahverkehrsplan, die für die weitere Entwicklung des ÖPNV zukünftig geltenden Qualitätsstandards definiert.

Durch die damit verbundene Angebotsausweitung im ÖPNV soll ein Beitrag geleistet werden, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel diskutierte Verkehrswende einzuleiten. Zudem werden durch den vorliegenden Nahverkehrsplan die Möglichkeiten

aufgezeigt, die sich bei der gegenwärtigen Zielsetzung für den ÖPNV über den bevorstehenden Fünfjahreszeitraum hinaus, ergeben.

#### Radverkehrsplanung

Der Anteil des Radverkehrs in Hagen bei allen – motorisiert und nicht-motorisiert zurückgelegten – Wegen lag bei der letzten Erhebung bei ca. 3%. Diese sehr niedrigen Radverkehrsanteile waren historisch einerseits auf die schwierigen topographischen Bedingungen, andererseits auf eine sehr Automobil-affine Stadtgesellschaft zurückzuführen.

Während noch in den vergangenen Runden der Lärmaktionsplanung die Ansicht vertreten wurde, dass spürbare Effekte auf die Verkehrsmittelwahl nicht zu erwarten seien, muss mittlerweile festgehalten werden, dass sich dies ein Stück weit gewandelt hat. So konnten auf der Seite der Infrastruktur erste wichtige Verbesserungen umgesetzt werden (z.B. die Einrichtung von Radfahrstreifen am Graf-von-Galen-Ring, die Einrichtung von für Radfahrende nutzbaren Busspuren in der Körnerstraße, die Schaffung der ersten Fahrradstraße Hagens in der Augustastraße). Auch wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche neue Abstellmöglichkeiten, z.B. in Sammelabstellanlagen, in Radboxen oder an klassischen Anlehnbügeln, im Stadtgebiet geschaffen. Weitere Infrastrukturelle Maßnahmen, wie z.B. der Bau von Hauptradwegen entlang der Flüsse Ennepe, Volme und Lenne, befinden sich in Planung oder demnächst sogar schon in der Umsetzung (z.B. ein neuer Zweirichtungsradweg in der Bahnhofstraße).

Ein wichtiger Indikator dafür, dass immer mehr Menschen in Hagen das Radfahren für sich entdecken, sind die stetig steigenden Teilnehmendenzahlen bei der Aktion "Stadtradeln", bei der im Jahr 2024 über 900 aktive Teilnehmende gezählt wurden. (Zum Vergleich: Zum Zeitpunkt der Aufstellung des LAP III im Jahr 2019 waren es noch weniger als 250)

Auch wenn messbare Effekte auf den Straßenverkehrslärm noch nicht zu verzeichnen sind, ist dennoch davon auszugehen, dass die Anteile des Radverkehrs in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weiter steigen werden und keineswegs kategorisch zu vernachlässigen sind.

### Hierarchisches Geschwindigkeitskonzept (Tempo-30-Zonen)

In 1991 wurde mit der Einführung und Ausschilderung von Tempo-30-Zonen ein flächendeckendes Konzept zur Verbesserung der Wohnumfeldbedingungen verwirklicht. Damit wurde nicht nur die allgemeine Verkehrssicherheit in Wohngebieten erhöht, sondern auch der "Grundpegel" verkehrsbedingter und wohnungsnaher Lärmbelästigungen gesenkt.

Je nach Stadtbezirk sind Tempo-30-Zonen für 70 bis über 90% der Wohnbau- und Mischbauflächen eingerichtet.

Als neues Maßnahmenfeld ist in den vergangenen Jahren die Möglichkeit aufgekommen, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auch auf Hauptverkehrsstraßen auf unter 50 km/h zu senken. So ist es beispielsweise gelungen, auf der Rembergstraße einen insgesamt 1,2 km langen Tempo 30 Abschnitt einzurichten, nachdem durch Berechnungen nach RLS belegt werden konnte, dass die maßgeblichen Lärmgrenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts überschritten waren.

An anderer Stelle (Buscheystraße / Eugen-Richter-Straße) konnte eine Überprüfung nach RLS nur nächtliche Grenzwertüberschreitungen belegen, was dazu führte, dass keine durchgehend einheitliche Geschwindigkeit angeordnet werden konnte.

Da das Hauptverkehrsstraßennetz jedoch weiter eine Bündelungsfunktion übernehmen soll und dort auch sichergestellt sein soll, dass der ÖPNV leistungsfähig und wirtschaftlich abgewickelt werden kann, bedürfen solche Maßnahmen sorgfältiger Überlegung. Im Zweifelsfall sind hier die Belange des ÖPNV und die Netzhierarchie mit den Belangen der Anwohnerinnen und Anwohner abzuwägen.

### Parkraumbewirtschaftung, Parkleitsystem und Bewohnerparken

Mit der Zielsetzung, u. a. die ÖPNV-Nachfrage zu stärken, wurde in 1991, 1997 und schließlich in 2004 in der Innenstadt eine flächendeckende Bewirtschaftung des öffentlich verfügbaren Parkplatzangebots im Straßenraum eingeführt. Durch Parkzeitbeschränkungen und Parkgebühren sollten Dauerparker, vor allem Beschäftigte, zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden und durch ein damit erhöhtes Kontingent öffentlicher Parkplätze der Parksuchverkehr von Kurzparkern (Einzelhandelskunden) verringert werden. Als (nicht messbarer) "Nebeneffekt" sind in einzelnen innerstädtischen Straßen die Verkehrs- und Lärmbelastungen zurückgegangen (z. B. Bahnhofsstraße).

Von insgesamt ca. 1.900 Parkplätzen im Straßenraum sind montags bis samstags zwischen 8 und 21 Uhr 1.400 Parkplätze, also rd. 75%, durch Parkscheiben oder Parkscheinregelungen bewirtschaftet.

Die Belange der Innenstadtbewohner wurden durch entsprechende Regelungen berücksichtigt (Bewohnerzonen). Die Bewohnerparkregelungen wurden seit der Aufstellung des LAP III erheblich ausgeweitet. So wurde im April 2024 die neue Parkzone F (Altenhagen / Höing) eingeführt, im August 2024 folgte die Zone H (Remberg). Innerhalb dieser neuen Parkzonen ist tagsüber an Werktagen die Nutzung der öffentlichen Parkstände auf eine Höchstparkdauer von 2 Stunden beschränkt. Inhaber\*innen eines Bewohnerparkausweises

sind von dieser Beschränkung ausgenommen. Infolge der Einführung der neuen Zonen hat sich in diesen Quartieren der Parkdruck tagsüber erheblich reduziert und somit auch die Menge an Parksuchverkehren, was dem Lärmschutz in diesen Gebieten sehr zugute kommt.

Seit der Inbetriebnahme eines dynamischen Parkleitsystems Anfang der 1990er Jahre werden die Verkehrsteilnehmer über freie Kapazitäten der Parkhäuser und Parkplätze der Innenstadt informiert. Damit wird der Parksuchverkehr reduziert – mit positiven Effekten auf die verkehrsbedingten Lärmimmissionen in der Innenstadt.

### 4.3.2 Managen

#### Lkw-Routing-Konzept

Das in 2010 in Betrieb genommene Hagener "LKW-Routing" mit dynamisch geschalteten Sperrungen für LKW > 3,5 t. und statischen Wegweisungen entlang den Ausweichstrecken zielt allerdings nur auf eine andere Verteilung des Güterverkehrsaufkommens im städtischen Straßennetz. Die Gesamtbelastung durch den Lkw-Verkehr wird nach allen Prognosen weiter steigen. Kommunale Verkehrsplanung kann nur versuchen, die gesetzlich vorgegebenen oder empfohlenen Belastungsgrenzen (Schadstoffe, Lärm) durch geeignete Maßnahmen dort einzuhalten oder Belastungen zu mindern, wo heute und in Zukunft Grenzbzw. Prüfwerte überschritten werden.

Die dynamische Lkw-Sperrung im Bereich der sogenannte Finanzamtschlucht im Bereich des Märkischen Rings 85 ist aus Gründen der Luftreinhaltung seit 2020 dauerhaft aktiv, d.h. hier ist der verkehrsplanerische bzw. der straßenverkehrsrechtliche Maßnahmenrahmen bereits vollständig ausgeschöpft und das ehemals dynamische System läuft zwingenderweise dauerhaft statisch.

#### 4.3.3 Bauen

#### Lärmmindernder Asphalt

Lärmarme Fahrbahnbeläge mindern die Abrollgeräusche der Reifen auf der Fahrbahnoberfläche. Die Höhe der Rollgeräuschabsorption wird maßgeblich von der gefahrenen Geschwindigkeit beeinflusst. Von daher wurde bisher innerstädtisch der Fahrbahnoberfläche relativ wenig Bedeutung bei der Geräuschminderung zugemessen.

In der jüngsten Vergangenheit wurden aber überregional verschiedene Rezepturen von Asphaltmischungen zur Lärmminderung- auch gerade für den innerstädtischen Bereich-

erprobt. Dabei wurde bisher der sogenannte lärmoptimierte Asphalt mit einer maximalen Korngröße von 5 mm (LOA 5 D) als geeignet angesehen, spürbare Lärmminderungseffekte zu erzielen. Probestrecken mit einem Geschwindigkeitsniveau zwischen 50 und 60 km/h ließen durchaus einen lärmmindernden Effekt erkennen.

Durch die Notwendigkeit optimaler Einbaubedingungen (große, zusammenhängende Abschnitte, frei von Einbauten, Wetterbedingungen...) relativiert sich allerdings die Einsatzmöglichkeit. Außerdem wird schon jetzt erkennbar, dass die Haltbarkeit dieser dünnen Beläge stark eingeschränkt ist. Zusätzlich kann durch die geringen Fahrgeschwindigkeiten der Sogeffekt zur "Freisaugung" der offenen Poren nicht einsetzen. Aus diesen Gründen ist der LOA 5 D als geeigneter Asphaltbelag zur Lärmminderung im innerstädtischen Bereich leider schon wieder anzuzweifeln.

Zurzeit werden weitere Versuche und Probestrecken mit lärmoptimierten Asphaltmischungen durchgeführt und realisiert - in der Regel jedoch außerorts.

Allgemeingültige Aussagen über einen erzielbaren Korrekturfaktoren DStrO gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen bis zu einem Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h sind derzeit nicht möglich. Die in der Fachwelt diskutierten Aussagen sind immer eine spezielle Betrachtung des Einzelfalles und stark von den jeweiligen örtlichen Situationen abhängig.

Prinzipiell kann aber ausgesagt werden, dass aber bereits eine neu hergestellte Fahrbahndeckschicht auf jeden Fall zu spürbaren Lärmminderungen gegenüber den vorhandenen Situationen mit oftmals desolaten Straßenzuständen führt. Von daher wird bei allen Unterhaltungsmaßnahmen (bei Neubau obligatorisch) der Bau einer ebenflächigen, zusammenhängenden Fläche (keine vielen einzelnen "Flicken") angestrebt.

Die weitere technische Entwicklung wird hier noch einige Möglichkeiten eröffnen, wobei sich nur tatsächlich praxisorientierte Lösungen durchsetzen werden, nicht zuletzt wegen der schwierigen Finanzsituationen aller Kommunen.

#### Schallschutzfenster

In Hagen wird für bestehende Straßen in der Baulast der Stadt wegen fehlender Eigenmittel kein Förderprogramm für den Einbau von Schallschutzfenstern angeboten. In diesem Lärmaktionsplan wird der Einbau von Lärmschutzfenstern daher nicht als relevante Lärmschutzmaßnahme aufgelistet. Für bestehende Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes gelten die oben beschriebenen Bestimmungen und Verfahren zu Bundesfernstraßen und Landesstraßen.

Die Wirksamkeit von Lärmschutzfenstern entfaltet sich auch nur im Gebäudeinnern und bei geschlossenen Fenstern. Die Auslösewerte der Umgebungslärmrichtlinie werden dagegen an der Außenfassade der Gebäude ermittelt. Ein Vorher/Nachher- Vergleich bei einem Einbau von Lärmschutzfenstern ist im Rahmen dieser Aufgabenstellung also nicht möglich.

### 4.4 Schutz ruhiger Gebiete

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt keine konkrete Festlegung von "ruhigen Gebieten". Die Stadt Hagen ist mit einem Waldflächenanteil von über 40% die waldreichste Stadt Nordrhein-Westfalens. Die Bewirtschaftung erfolgt als wirtschaftlich genutzter stadtnaher Erholungswald. Die Waldflächen können somit; ohne konkrete Flächenzuordnung, als "ruhige Gebiete" im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie angesehen werden.

Die planungsrechtliche Festlegung dieser Flächen erfolgt durch die zuständige Behörde im Rahmen der Flächennutzungsplanung.

# 5 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nach § 47 d, Abs. 3 Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BimSchG) ist die Öffentlichkeit an der Ausarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen zu beteiligen und ihr die Möglichkeit einzuräumen, rechtzeitig und effektiv im Verfahren mitzuwirken.

### 5.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Hagen waren Bürgerinnen und Bürger vom 05.08.2024 bis zum 25.08.2024 dazu aufgerufen, ihre eigenen Anregungen, Hinweise und Beschwerden in die Erstellung des Lärmaktionsplans der Stufe IV einfließen zu lassen.

### 5.2 Art der öffentlichen Mitwirkung und Resonanz

Bürgerinnen und Bürger wurden durch Pressemitteilungen, z.B. über das Lokalradio, die lokalen Zeitungen, und Veröffentlichungen auf der Internetseite der Stadt Hagen auf die Möglichkeit hingewiesen, sich an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans zu beteiligen.

Eingaben zum Lärmaktionsplan konnten über folgende Wege eingereicht werden:

- Per E-Mail an die Kontaktadresse: LAP2024@stadt-hagen.de
- Telefonisch über die Nummer der zuständigen Fachabteilung
- Postalisch an die Adresse der zuständigen Fachabteilung

Nachdem beim Lärmaktionsplan Stufe III nicht eine einzige Beteiligung zum Straßenverkehrslärm eingegangen ist, sind für den Lärmaktionsplan Stufe IV im genannten Zeitraum insgesamt 25 Eingaben eingegangen. Dies deutet einerseits darauf hin, dass das Interesse am Thema Umgebungslärm in der Stadtgesellschaft deutlich zugenommen hat, und andererseits darauf, dass die Aufrufe zur Beteiligung richtig platziert wurden und genügend Bürgerinnen und Bürger auf die Möglichkeit der Beteiligung aufmerksam geworden sind.

Alle Eingaben sind diesem Dokument als Anhang beigefügt und wurden inhaltlich dahingehend gewürdigt, als dass eine Prüfung anhand der vorliegenden Informationen der Lärmkartierung stattgefunden hat und ggf. eine Ergänzung der Maßnahmenliste vorgenommen wurde. Die Maßnahmen, die auf Mitwirkung der Öffentlichkeit ergänzt wurden, sind in der Maßnahmenliste gesondert gekennzeichnet.

### 5.3 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind insgesamt 25 Bürgereingaben eingegangen. Es lässt sich feststellen, welche Themenbereiche besonders häufig genannt wurden:

Themenbereich	Anzahl der
	Nennungen
Straßenverkehrslärm	24
Verhalten von Verkehrsteilnehmenden	14
Schwerverkehr	4
Autobahn	4
Motorräder	3
Allgemeine Anmerkungen	3
Straßenzustand	3
Schienenverkehrslärm	2
Mehrfachbelastung	2
Umleitungsverkehr	2
Gewerbelärm	1

Tabelle 20: Häufigkeit der angesprochenen Themenbereiche in den Bürgereingaben

Fast alle Eingaben betrafen in erster Linie den Straßenverkehrslärm, in zwei Fällen wurde zudem von einer Mehrfachbelastung durch Straßenverkehrs- und Schienenlärm berichtet.

Besonders auffällig ist die häufige Nennung von Lärm, das vom Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden ausgeht. Hierunter fallen Meldungen über Geschwindigkeitsverstöße, lautes Aufheulen lassen von Motoren, lautes Beschleunigen und andere unerwünschten Verhaltensweisen, die zu verstärkten Lärmbelastungen beitragen. Hierbei ist anzumerken, dass die Stadt Hagen kaum Spielraum für Verkehrsplanerische Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen hat, um diesen Verhaltensweisen entgegenzuwirken. Meldungen über Geschwindigkeitsverstöße werden beispielsweise an Fachbereich Öffentliche Ordnung und Sicherheit weitergegeben, Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden können. Messungen können jedoch nur zeitlich begrenzt geleistet werden, sodass das Problem und von Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht in der Fläche lösbar ist.

Bei den übrigen Themenbereichen (z.B. Lärmbelästigungen, die von Bundesautobahnen ausgehen, Lärmbelästigung durch Motorräder, etc.) ist keine auffällige Häufung festzustellen.

Einige Bürgereingaben beziehen sich weniger auf konkrete Lärmprobleme, sondern enthalten hauptsächlich allgemeine Anmerkungen zum Thema Verkehrslärm. Hier werden z.B. die Auswirkungen gesperrter Straßen und Brücken auf die Lärmbelastungen angesprochen oder die Möglichkeit der Einrichtung von neuartigen "Lärmblitzern" angeregt.

Es lässt sich außerdem festhalten, dass sich viele der Bürgereingaben auf Wohnquartiere beziehen, in denen objektiv keine besonders hohen Lärmbelastungen vorliegen, während zu vielen Bereichen mit besonders hohen Belastungen und Betroffenenzahlen gar keine Bürgereingaben eingegangen sind. Dies lässt sich vermutlich auf eine Form des "Non-Response-Bias" zurückführen, da sich durch den Aufruf zur Mitwirkung am Lärmaktionsplan nicht alle Bevölkerungsschichten und Milieus gleichermaßen angesprochen fühlen. Die räumliche Verteilung der geschilderten Lärmprobleme ist daher als nicht repräsentativ zu bewerten.

In der Anlage "Dokumentation der Bürgereingaben zum LAP IV" sind alle Bürgereingaben in anonymisierter Form aufgeführt. Dabei wird jede einzelne Meldung anhand der vorliegenden Lärmkartierung eingeordnet und bewertet. Auf Anregung der Bürgereingaben 09, 12, 14 und 21 wurden neue Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen, bzw. bereits bestehende Maßnahmen wurden ergänzt.

# 6 Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit des LAP IV

Im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung des LAP IV zum LAP V wird die Maßnahmenliste des LAP IV auf ihren Umsetzungsstand geprüft. Auch die Wirksamkeit der Maßnahmen wird dann in einem Vergleich der Ergebnisse der Lärmkarten der Runde IV und V, bzw. mit den entsprechenden Betroffenenzahlen, überprüft.

# 7 Inkrafttreten des Aktionsplans

Der LAP IV tritt nach Vorberatung in allen fünf Bezirksvertretungen sowie im Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität und im Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung durch Beschluss des Rates der Stadt Hagen in Kraft.

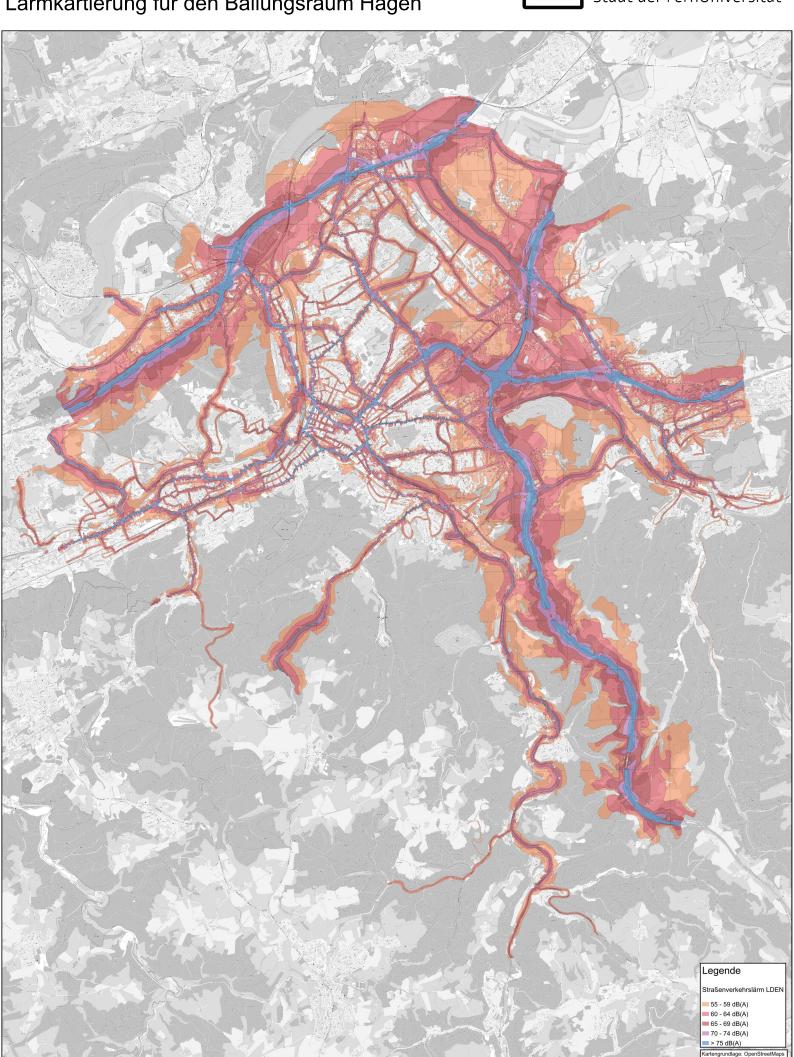
Dies erfolgt voraussichtlich in der Sitzung des Rates der Stadt Hagen am 12.12.2024.

# Anhang 1: Lärmkarten

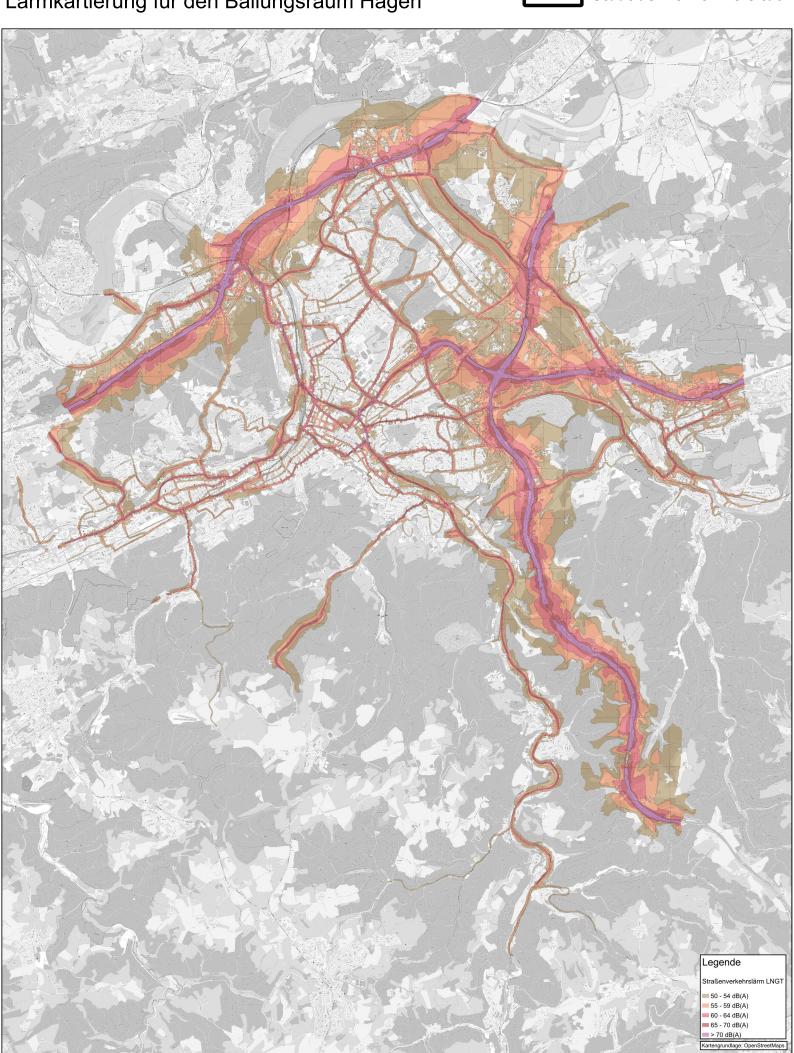
# Lärmkarten Stufe IV:

- Lärmrelevantes Straßennetz LDEN
- Lärmrelevantes Straßennetz LNGT
- Hauptverkehrsstraßen LDEN
- Hauptverkehrsstraßen LNGT
- Industrieanlagen LDEN
- Industrieanlagen LNGT

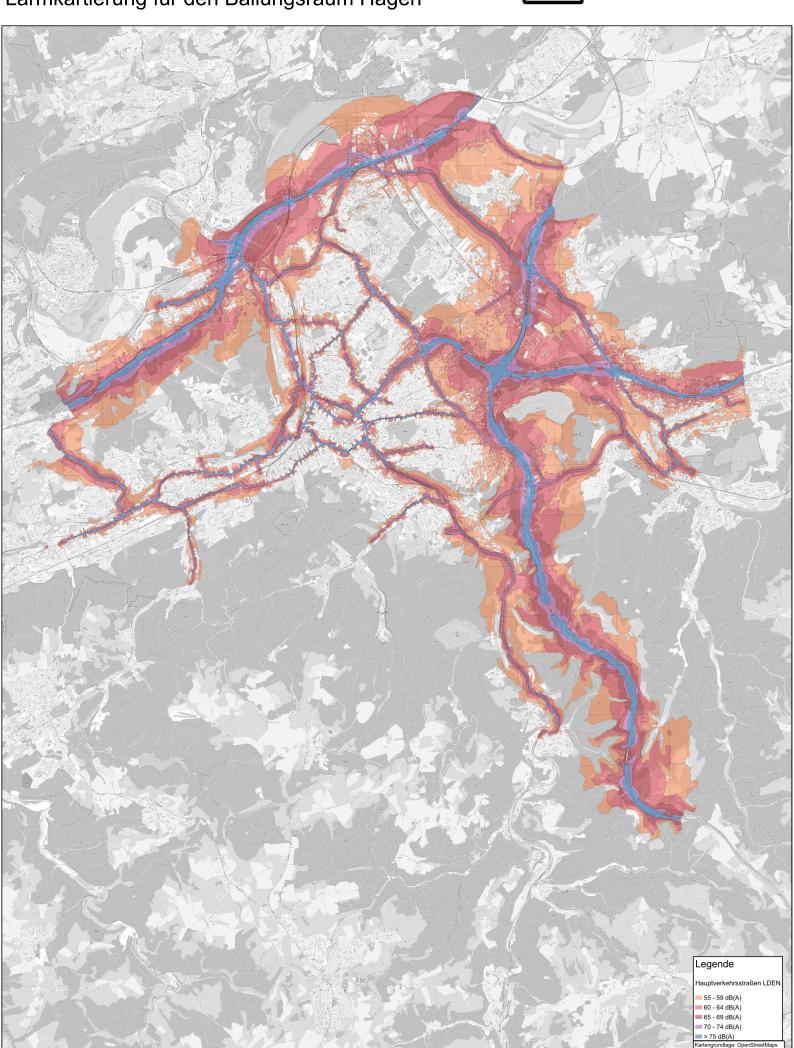




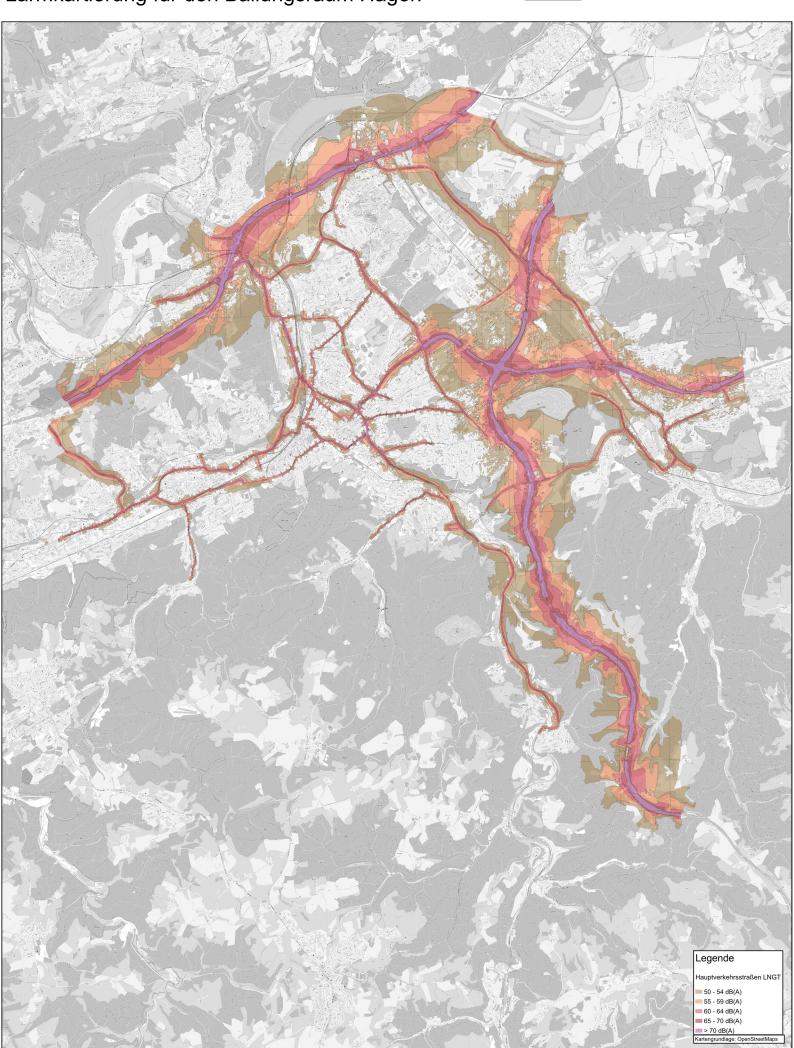




















# Anhang 2: Bürgereingaben

Eingabe Nr.:	Thema
01	Schienenverkehrslärm,
	Straßenverkehrslärm,
	Mehrfachbelastung
Datum:	•
01.08.2024	
Text:	

"Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne möchten wir uns an der Erstellung des neuen Lärmaktionsplanes Beteiligen.

Hier möchten wir auf die Lärmbelästigung an den Grundstücken Hengsteyer Straße **XXXX** aufmerksam machen.

Zum einen gibt es eine Höhere Lärmbelastung durch Straßenlärm auf Grund des seit Öffnung des Strandhauses höheren Verkehrsaufkommens.

Gerade durch den zähfließenden Verkehr an Verantaltungstagen und bei guten Wetter, führt zu Stau und dementsprechend zu vielen stehenden, laufenden Motoren.

Zusätzlich gibt es einen gestiegenen Pegel durch den Eisenbahnverkehr.

Dies betrifft den Bereich von Ecke Seestraße / Niedernhofstraße (Eisenbahnbrücke) bis Ecke Niedernhofstraße / Hengsteyer Straße Auskunft geben.

Die Niedernhofstraße fällt hier ab bis zum Übergang in die Hengsteyer Straße.

Trotz des scheinbaren Schutzes durch diesen Wall, zieht sich der Schall gerade von den Gleisen bis in den südlichen Teil des Grundstücks.

Die Belastung deckt sich auch mit den letzten LAP aus der Vergangenheit. Passiert ist seitens der Bahn auch noch nichts, trotz steigenden Lärmpegels.

Einige Personenzüge fahren langsam durch diesen Abschnitt. Dadurch entsteht ein deutlich geringerer Geräuschpegel. Bei Güterzügen funktioniert diese Technik leider nicht. Auch bei Langsamfahrt ist der Lärmpegel entsprechend hoch.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße,

#### XXXXX XXXXX

Hengsteyer Straße **XXXX** 58099 Hagen"

Analyse der Situation:

In der Bürgereingabe wird sowohl der Straßenverkehrslärm, als auch der Schienenlärm angesprochen.

#### Straßenverkehrslärm:

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - o bis zu 65 − 69 dB(A)
- Anzahl von Betroffene LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - o Einhaustraße, Hengsteyer Straße 65 103, Seestraße
    - Weniger als 5 Einwohner
- Genannter Bereich liegt im Einwirkungsbereich der BAB 1
- Belastungen aus dem untergeordneten Netz nachrangig, Belastungen durch die BAB 1 deutlich höher.

# Schienenverkehrslärm:

- Laut Lärmkartierung des EBA befindet sich die genannte Adresse im Einwirkungsbereich der benachbarten Bahnstrecke
- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 60 bis 65 dB(A)
- Anzahl Betroffene LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - 0 Einwohner

Eingabe Nr.:	Thema
02	Straßenverkehrslärm, Autobahn
Datum:	
01.08.2024	
Text:	
"Liebes Team,	

wir wohnen in Hohenlimburg Reh, Am Berge **XXXX**. Unser Garten liegt Richtung Autobahn. Da in diesem Bereich der A46 keine Maßnahmen zum Lärmschutz bestehen, ist die Lautstärke zu jeder Tages- und Nachtzeit erheblich.

Wir fragen uns schon lange, warum unser dicht besiedeltes Gebiet keinen Lärmschutz erfährt, wie es an anderen Stellen im Stadtgebiet gegeben ist.

Vielen Dank und freundliche Grüße

#### XXXXX XXXXX"

# Analyse der Situation:

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 65 70 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - 0 Einwohner
- Genannte Adresse liegt im Einwirkungsbereich der BAB 46, die Lärmbelastungen liegen jedoch unterhalb der kritischen Schwellenwerte.

Eingabe Nr.:	Thema
03	Straßenverkehrslärm, Motorräder,
	Verhalten von Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
03.08.2024	
Text:	
Llalla liaba Ctadt Llagan	

"Hallo liebe Stadt Hagen,

ich schreibe Ihnen im Auftrag einiger Anwohner der Wilhelmstraße in Hohenlimburg. Wie jedes Jahr, wenn das Wetter besser wird und die Sonne rauskommt.

fahren wieder vermehrt Motorräder unsere Straße hoch und runter, vor allem am Wochenende und leider ist die Lautstärke unerträglich und man kann kein Fenster mehr offenlassen oder mal eine halbe Stunde im Garten sitzen. Leider halten sich die meisten Motorradfahrer auch nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung

von 30km/h 😟 Uns ist schon klar, dass Sie keine schnelle Abhilfe schaffen können, aber vielleicht können Sie den Fall einmal aufnehmen, damit in Zukunft was gegen

den Lärm passiert.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

# XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - o Bis zu 65 70 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - 0 Einwohner

- Geschwindigkeitskontrollen werden durch den Fachbereich öffentliche Ordnung und Sicherheit punktuell durchgeführt

Eingabe Nr.:	Thema
04	Straßenverkehrslärm, Autobahn
Datum:	
05.08.2024	
Text:	

# "Sehr geehrte Damen und Herren!

Als direkter Anwohner an der A1 (Mühlenbrinkstraße, Stadtteil Vorhalle) möchte ich auch auf diesem Wege nochmals auf die unhaltbaren Zustände in diesem Bereich hinweisen. Es ist bekannt, dass sowohl tagsüber als auch nachts die zulässigen Grenzwerte überschritten werden.

Lärm ist Lärm, komme er nun von der Autobahn oder von innerstädtischen Straßen. Mit freundlichen Grüßen

# XXXXX XXXXX"

#### Analyse der Situation:

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 70 75 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - o Ca. 100 Einwohner
- Genannte Adresse befindet sich im Einwirkungsbereich der BAB 1, dort existieren bereits jedoch schon Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwall + Lärmschutzwand)
  - Kaum Handlungsspielraum

Eingabe Nr.:	Thema
05	Straßenverkehrslärm, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
05.08.2024	
Text:	
0 / 14	

"Guten Morgen zusammen,

im Zuge des Lärmaktionsplans Stufe IV möchte ich gerne die Straße Am Sportpark/Alexanderstraße nennen.

Wir selbst wohnen am Ischeland **XXXX**, Ecke Randweg und sind dem ständigen Lärm der genannten Straßen ausgesetzt. Zudem werden die Straßen speziell in den Abendstunden gerne als Rennstrecke genutzt. Dies verursacht häufig einen so starken Lärm, dass unsere kleine Tochter wach wird (Zimmerfenster sogar auf der Rückseite des Hauses).

#### Viele Grüße

#### XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - o Bis zu 65- 70 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 Umfeld der genannten Adresse:
  - o Ca. 50 Einwohner
- Genannte Adresse liegt im Einwirkungsbereich des Straßenverkehrslärms der Straße "Am Sportpark", jedoch werden hier ("Am Ischeland", "Randweg", etc.) die kritischen Schwellwerte nicht überschritten
- An den Adressen direkt an der Straße "Am Sportpark" werden teilweise LDEN Lärmbelastungen von über 70 dB(A) erreicht, es sind ca. 50 Einwohner betroffen.

Eingabe Nr.:	Thema
06	Straßenverkehrslärm, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden, Gewerbelärm
Datum:	
05.08.2024	
Text:	

"Die Freiligrath Straße in Boelerheide ist ja schon zu einer "Schnellstraße" geworden.

Wir wohnen in der Hameckestrasse und empfinden einen sehr lauten Geräuschpegel vor Ort.

Durch die Freiligrath Straße fährt alles durch, PKWs, Busse, LKWs, Großtransporter, u.s.w.

Hinzu kommt natürlich die Kauflandfiliale, diese lockt natürlich sehr viele PKWs an. Der Lautstärkepegel zieht sich bis in den späteren Abendstunden hin und wenn man die Fenster öffnet gibt es natürlich Probleme mit dem Ferneshprogramm oder auch einfach, das man Ruhe haben möchte, was auch tagsüber nicht viel anders ist durch das hohe Aufkommen an Fahrzeugen.

Mit freundlichen Grüßen.

#### XXXXX XXXXX"

# Analyse der Situation:

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 65 70 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 Umfeld der genannten Adresse:
  - o Ca. 50 Einwohner
- In der Hameckestraße selbst können keine Überschreitungen der Schwellwerte identifiziert werden
- An den Adressen direkt an der Freiligrathstraße werden teilweise LDEN Lärmbelastungen von über 70 dB(A) erreicht, es sind ca. 50 Einwohner betroffen.

Eingabe Nr.:	Thema
07	Straßenverkehrslärm, Allgemeine
	Anmerkungen
Datum:	
05.08.2024	
Text:	
0 1 1 1 5	

"Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe aus den öffentlichen Medien entnommen, dass man sich bei Ihnen per E-Mail melden kann, um seine Anregungen und Beschwerden bezüglich des Lärms in unser Stadt zu beteiligen.

Also erst einmal Leben wir in einer Großstadt, da lassen sich nun einmal gewisse als Lärm empfundene Tätigkeiten aus Industrie, Gewerbe oder auch Verkehr nicht immer Vermeiden, oder Reduzieren.

Wo gegen man aber vorgehen könnte sind die Herrschaften, die mit ihren Illegal getunten Auspuffanlagen an ihren Autos oder Motorädern in unserer Stadt unterwegs sind. Und dabei nicht nur mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind, (insbesondere nachts), sondern dabei auch noch der Meinung sind, anderen Mitmenschen ihren überwiegend Osmanischen Musikgeschmack auf erzwingen zu müssen.

Und dabei handelt es sich nicht nur um eine Lärmbelästigung, sondern auch um einen Verstoß gegen die Richtlinien zur Einhaltung der Schadstoffimmissionen. Soweit mir bekannt ist, also keineswegs eine Bagatelangelegenheit. Wenn man weiß das in unserer Stadt zur Einhaltung des Luftreinhalteplans, LKWs kilometerweite Umwege fahren müssen, und dabei Lärm und Immissionen in dicht Besiedelten Wohngebieten verursachen, nur weil man politische Ideologien umsetzten muss. Dieses sollte zwingend verändert, und den Realistischen Lebensverhältnissen einer Großstadt angepasst werden.

Desweitern wäre ich dafür das diese schrecklichen Laubbläser endlich abgeschafft, oder deren Betrieb verboten werden. Der gute alte Besen tut es auch, vor allem für die Ohren der anliegenden Bevölkerung. Es sei denn man dämmt die Scheißdinger endlich. Ich habe echt kein Book mehr, im Herbst morgens in meinem Wohlverdienten Ruhestand, von so einem "startenden Düsenjet" geweckt zu werden. Das braucht keiner.....

Ach, und Tempo 30 zur Lärmprävention, sind ein Witz, wenn man diese wie am Buschey nicht kontrolliert, oder Kontrollieren kann. Ebenso wäre sehr sinnvoll, wenn man in einigen Straßen mal den Straßenbelag erneuern würde, das trägt nämlich auch zur Verminderung der Lärmimmissonen bei.

Ich schätze das meine Anregungen, mit Sicherheit auf offene Ohren stoßen werden, aber auf Grund der Derzeitig Desolaten Haushaltsentwicklung, die dem einer Bananenrepublik gleichkommt. Sowie dem daraus resultierenden Personalmangel, wie auch dem politischen Willen, keine Chance auf Umsetzung finden dürfte.

In diesem Sinne bedanke ich mich für die Möglichkeit trotzdem meine Meinung kund tun zu dürfen, und wünsche Ihnen und allen Mitarbeitenden Ihres Hauses alles erdenklich Gute, und verbleibe, mit freundlichen Grüßen.

# XXXXX XXXXX"

Analyse der Situation:

Aus der Bürgereingabe lässt sich keine konkrete Problemstelle identifizieren, eine Analyse ist nicht möglich.

Eingabe Nr.:	Thema
08	Straßenverkehrslärm, Straßenzustand,
	Schwerverkehr
Datum:	
05.08.2024	
Text:	

"Schön zu lesen: Die Stadt will mit Hilfe der Einwohner einen Aktionsplan erstellen um Ideen und Lösungen gegen Lärmproblemen zu entwickeln! Ich behaupte schon jetzt, dieses Vorhaben wird im Sande verlaufen, denn Lärmschutz kostet Geld und da herrscht seit Jahren in Hagen ein chronischer Mangel..... Zum Thema: Unser "Brennpunkt" ist die Pappelstr. in Hagen-Helfe, insbesondere in Höhe Hochhaus Nr. **XXX** (Mitte der 70er Jahre als Vorzeigeprojekt des sozialen Wohnungsbaus errichtet - viel Wohnraum auf wenig Grundareal wie heute auch schon wieder gefordert) Hier ist durch den stetig wachsenden Verkehr aus der damaligen Oase in der Gartenvorstadt heute eine ganz miese Wohnqualität entstanden, genau wie in der Gartenanlage Pivit als Erholungsort. Die Bewohner sind allerdings nicht untätig gewesen und haben bei der Stadt Hagen wegen des Verkehrslärms um Abhilfe gebeten und gleichzeitig Lösungsvorschläge unterbreitet, die u.a. da wären: Verbot der Durchfahrt Pappelstr. für den Schwerlastverkehr. Sehr Kostengünstig da nur 2 Verbotsschilder am Anfang und Ende diesen Verkehr auf die millionenschwer Boele bestimmungsgemäss erbaute Ortsumgehung umgeleitet würde....(Anmerkung angeblich gibt es verkehrsrechtlichen Gründen - was immer das auch bedeuten mag - keine Handhabe für die Umsetzung bzw. Durchführung) permanenten Schwerlastverkehr sind mittlerweile Asphaltverwerfungen aufgetreten, die beim Befahren einen unerträglichen Lärm verursachen -wochentags ab 4 Uhr früh ist es mit der Nachtruhe vorbei! Unsere Bitte, doch diesen maroden Strassenzustand zu beheben, ist man sogar nachgekommen. WBH hat in Höhe Nr. XXX die "Löcher beseitigt" Aber wie !!!! So eine dilletantische Pfuscharbeit wurde auf Rückfrage mit Geldmangel begründet. Jetzt gibt es keine Löcher mehr, dafür reichlich Teer, bergeweise aufgetragen, sodass diese Erhebungen jetzt schlimmer als zuvor beim Befahren einen derartigen Höllenlärm verursacht, der einen nachts ab 4 Uhr senkrecht aus dem Bett katapuliert und nachmittags die Kaffetasse aus der Hand fallen lässt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um den Strassenbelag auf einen beim Befahren erschütterungsfreien Zustand zurückzusetzen !!!!!!!! Sollte nachvollziehbaren Gründen, der Schwerlastverkehr weiter durch die Pappelstr. brettern, so dann doch für LKW wenigstens eine Zone 30 wegen Lärmschutz einrichten (Lärm macht uns krank, bzw. sind wir schon) Zone 30 ist doch für ganze Gemeinden wie Dahl und Priorei bei Durchgangsverkehr möglich, warum nicht auch bei uns? Nun denn, wollen doch mal sehen was die geplante Aktion für die betroffenen bringt. Irgendwie sehen wir kein Licht am Ende des Tunnels - aber die Hoffnung stirbt bekanntermassen zuletzt.....mit freundlichem Gruß XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - o bis zu 65 69 dB(A)
- Anzahl von Betroffene LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - Pappelstraße von Hagener Straße bis Helfer Straße
    - 15 Einwohner

Eingabe Nr.:	Thema
09	Straßenverkehrslärm, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden,
	Straßenzustand
Datum:	
06.08.2024	
Text <sup>-</sup>	

Sehr geehrter Herr Schulz, bereits vor einem Jahr habe ich mich in Sachen Lärmimmission an der Fleyer Straße an Sie gewandt und leider keine Rückmeldung bekommen. Bezugnehmend auf den Aufruf, dass auch Hagener:innen nun beim Erstellen des Lärmaktionsplans helfen können, sende ich Ihnen meine Erläuterung aus 2023 mit vollständiger Begründung gerne nochmal.

Besonders dringlich ist eine Anordnung von Tempo 30 auf folgendem Straßenabschnitt:

Fleyer Straße 64-96, 58097 Hagen

Jeden Tag laufen hier Schüler:innen dreier Schulen her - der Hildegardis, des THG und des Albrecht Dürer-Gymnasiums, u.a. weil hier auch Busse halten. Insbesondere auf dem oben genannten Abschnitt der Hausnummern 64 – 84 fahren viele Autos nicht "nur" 50 km/h, sondern nochmal eine deutlich höhere Geschwindigkeit. Das ist auch der Tatsache geschuldet, dass sich auf Höhe Hausnummer 64 eine Kreuzung mit Ampel befindet und die Verkehrsteilnehmer:innen je nach Ampelphase noch schnell drüber kommen wollen. Auch die Busse, die hierher fahren, sind laut, was durch Schlaglöcher im Boden und Tempo 50 noch verstärkt wird. Diese Lärmimmission ist leider auch nachts der Fall, bitte bedenken Sie, dass viele Anwohner:innen in Mietwohnungen hier das Schlafzimmer zur Fleyer Straße hin ausgerichtet haben. Tempo 30 würde zu einer deutlich besseren Lebensqualität führen.

Hinzu kommt, dass die Fleyer Straße an vielen Stellen sehr schlecht einsehbar ist für Autos, die aus Seitenstraßen einbiegen. Auch daher ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h unangebracht. All das erhöht nicht nur die Unfallgefahr für Schüler:innen und andere Verkehrsteilnehmer:innen um ein Vielfaches, sondern ist auch in Sachen Lärm und Klimaschutz eine starke Belastung für die Anwohner:innen dieses Straßenabschnitts

Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um konstruktive Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen,

#### XXXXX XXXXX

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 70 74 dB(A)
    - Höchste Belastungen am Knotenpunkt zur Eduard-Müller-Straße
- Anzahl von Betroffene LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - o Fleyer Str. 64 bis 96
    - 292 Einwohner
- Objektiv hohe Betroffenheit
- Für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Prüfung nach RLS erforderlich
  - Aufnahme in die Maßnahmenliste (Maßnahme Nr. 11.1, Bezirk Hagen Mitte)

Eingabe Nr.:	Thema
10	Straßenverkehrslärm, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
06.08.2024	
Text:	
"Guten Tag.	

zum Lärmaktionsplan möchte ich folgenden Wunsch einreichen:

Alle Straßen auf dem Quambusch sollen in eine 30er Zone umgewandelt werden. In einigen Straßen ist durch die dichte Beparkung sowie kaum ein schnelleres Fortkommen möglich, andere Straßen, insbesondere der Jungfernbruch, werden gerne als Abkürzung benutzt und leider auch häufig viel zu schnell befahren. Gerade in den Nachtstunden ist es für Anwohner extrem unangenehm, wenn man bei offenem Fenster schlafen will und durch lärmende Fahrzeuge immer wieder gestört wird. Denkbar wäre auch, den Jungfernbruch von der Harkortstraße bis zur Louise-Märcker-Straße in eine Einbahnstraße umzuwandeln, zusätzlich noch als 30er Zone ausgeschildert, sollte das den Verkehrslärm stark vermindern. Der Busverkehr wäre dadurch nicht beeinträchtigt, lediglich die Müllabfuhr müsste die Route ändern.

#### Mit freundlichen Grüßen

# XXXXX XXXXX"

# Analyse der Situation:

Beim Quartier Quambusch muss grundsätzlich zwischen Bereichen unterschieden werden, die im Einwirkungsbereich der Grundschötteler Straße liegen (höhere Lärmbelastungen), und Bereichen, die nicht im Bereich der Grundschötteler Straße liegen (deutlich niedrigere Lärmbelastungen):

- LDEN Belastungsbereich im genannten Umfeld:
  - Einwirkungsbereich der Grundschötteler Straße:
    - bis zu 70 74 dB(A)
  - Nicht im Einwirkungsbereich der Grundschötteler Straße:
    - Bis zu 65 69 dB(A)
- Anzahl von Betroffene LDEN > 70 im Umfeld:
  - Quartier "Quambusch" mit allen dazugehörigen Straßen
    - 13 Einwohner (Einwirkungsbereich Grundschötteler Straße)
    - 0 Einwohner (Nicht im Einwirkungsbereich Grundschötteler Straße)

Eingabe Nr.:	Thema
11	Straßenverkehrslärm, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
07.08.2024	
Text:	

"Wir wohnen am Wolfskuhler Weg bzw. Sporbecker Weg. Diese Strassen werden benutzt um zum Tücking zu gelangen (auch von größeren Lkw). Der Kreisel wird ignoriert. Die Anzahl der PKW haben sich wenigstens verdoppelt so dass der Lärm tagsüber oder nachts sehr störend ist. Zumal beide Straßen gerne als Rennstrecke benutzt werden. Da auch die 30er Zone am Sporbecker Weg ignoriert wird wäre es schön wenn Polizeikontrollen stattfinden würden und vielleicht beide Strassen 30iger Zonen

Freundliche Grüße"

# Analyse der Situation:

Der genannte Bereich deckt sich zum Teil mit dem aus Bürgereingabe Nummer 4. Es muss zwischen Bereichen unterschieden werden, die im Einwirkungsbereich der BAB 1 liegen (höhere Lärmbelastungen), und Bereichen, die nicht im Einwirkungsbereich der BAB 1 liegen (niedrigere Lärmbelastungen):

- LDEN Belastungsbereich im genannten Umfeld:
  - Einwirkungsbereich BAB 1:
    - bis zu 70 74 dB(A)
  - Nicht im Einwirkungsbereich BAB 1:
    - Bis zu 65 69 dB(A)
- Anzahl von Betroffene LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - Wolfskuhler Weg 5 bis 14:
    - 76 Einwohner
  - Sporbecker Weg 30 58:
    - 0 Einwohner

Eingabe Nr.:	Thema
12	Straßenverkehrslärm
Datum:	
07.08.2024	
Text:	

"Guten Morgen,

Ich möchte hiermit ein Tempolimit von 30 auf der Esserstr. in Hagen Hohenlimburg vorschlagen. Die Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr ist enorm hoch, da der gesamte Verkehr durch Hohenlimburg hierher führt. Wir haben einen durchnittlichen Wert von 73 Dezibel über den gesamten Tag verteilt.

# Mit freundlichen Grüßen

#### XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich im genannten Bereich:
  - Bis zu 70 74 dB(A)
- Anzahl von Betroffene LDEN > 70 im gesamten Umfeld:
  - Esserstraße
    - 121 Einwohner
- Im Bereich des Knotenpunkts zur Möllerstraße auf einem räumlich stark begrenzten Bereich vergleichsweise viele Betroffene.
- Für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Prüfung nach RLS erforderlich
- Aufnahme in die Maßnahmenliste (Maßnahme Nr. 3.1, Bezirk Hohenlimburg)

Eingabe Nr.:	Thema
13	Straßenverkehrslärm, Schwerverkehr
Datum:	
07.08.2024	
Text:	
"Meine Adresse: Feithstrasse XXXX 58095 Hagen. Starker Lärm durch LKW's!!!!!! Bitte um Aufnahme in LAP !!!	

Mit freundlichen Grüßen

XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 70 74 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - o Feithstraße von Haldener Str. bis Eppenhauser Str.
    - 170 Einwohner
- Die Feithstraße fungiert in diesem Abschnitt als wichtige Tangentialachse um Verkehre (insbesondere auch Lkw-Verkehre) aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder zur Verlagerung von Lkw-Verkehren sind im Gesamtkontext als negativ zu bewerten.

Eingabe Nr.:	Thema
14	Straßenverkehrslärm, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden, Allgemeine
	Anmerkungen
Datum:	
07.08.2024	
Text <sup>-</sup>	

"Ich schreibe diese Nachricht auch im Namen einiger meiner Nachbarn aus diesem Haus, sowie einiger (älterer) Nachbarn aus den Häusern auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Viele der gerade älteren Nachbarn haben leider technisch nicht die Möglichkeit, sich

per Mail bei Ihnen zu melden. Daher übernehme ich das jetzt als Wortführerin.

Ich selber wohne in der <u>4.Etage</u> in der Eugen-Richter-Str.**XXXX**. Mittlerweile seit 23 Jahren.

Seit vor einigen Jahren die Straße ausgebaut und der Beleg erneuert wurden, ist der Verkehr zu jeder Tages- und Nachtzeit enorm gestiegen. Nicht mal die Eröffnung der Bahnhofsumgehung hat an der Masse der durchfahrenden Fahrzeuge etwas geändert. Lediglich die Anzahl der passierenden LKW ist spürbar gesunken.

An machen Tagen ist es mir nicht möglich, die Fenster zur Straße zu öffnen, weil der Straßenlärm so enorm ist, dass ich seit einigen Jahren sogar körperlich unter den Folgen leide.

Z.B. kann ich nachts, selbst im Sommer bei 36°C in meiner Dachgeschosswohnung, nicht mit geöffneten Fenstern schlafen.

Ich habe Durchschlafprobleme, weil jeder Bus, jedes rasende Auto bis in meine Wohnung schallt. Bei LKWs und Bussen kann es sogar passieren, dass das Brummen meine Gläser im Schrank vibrieren lässt.

Dazu kommen die vielen "Nachbarn" mit Transportern (Paketdienste), die teils nachts an- und abfahren. Meist mit lauten Rückfahrsignalen und /oder unnötiger Huperei.

Ebenso die Südosteuropäer, die in der Straße wohnhaft sind, die grundsätzlich beim passieren diverser Häuser "zur Begrüßung" hupen. Auch nachts um 3Uhr !!! Hierzu (wegen Ruhestörung) habe ich bereits seit 4 Jahren unzählige Male das Ordnungsamt kontaktiert, 2 Mal auch das Quartiersmanagement um Vermittlung gebeten - beides leider bisher ohne Erfolg.

Seit die Durchfahrt von der Buscheystrasse von 22-6Uhr auf Tempo 30 gesetzt wurde und nur die Häuserzeile mit meinem Haus ausgelassen wurde, bis dann ab der nächsten Ecke wieder Tempo 30 (6-22Uhr) gilt, ist es noch schlimmer geworden. Nicht wenige Fahrer beschleunigen auf dem kurzen Stück mit hörbar aufheulenden Motoren, um dann auf Höhe der Kreuzung Gutenbergstraße wieder abzubremsen.

Am schlimmsten sind jedoch einige (immer die gleichen) Motorradfahrer und 2 Fahrer von Fiat Abarth, die in machen Nächten (bevorzugt Nächten und Wochenenden) anscheinend Spass daran haben, ihre röhrenden, knallenden Auspuffe in der Strassenschlucht hallen zu lassen. Ich habe seit einiger Zeit eine Lautstärkemessapp, die hat in einem dieser Fälle mit

einem Motorrad neulich nachts nach 1 Uhr 158dz gemessen. Wohlgemerkt, bei lediglich gekipptem Fenster in meiner <u>4.Etage</u> unter dem Dach!!! Unerträglich. Da schrecke ich selbst aus dem tiefsten Schlaf auf und stehe senkrecht im Bett.

Meine Vorschläge für diesen Abschnitt:

- durchgehendes Tempo 30 von der Buscheystrasse (Ärztehaus) bis zur Rehstrasse ohne (!) Zeitbegrenzung
- einige Bodenschwellen zur Geschwindigkeitsverringerung
- ein grundsätzliches Parkverbot für dienstlich genutzte Transporter vor den Wohnhäusern (zeitweise stehen bis zu 8 Transporter alleine auf den Streifen zwischen Eugen-Richter-Strasse 46 und 80)
- direkte Ansprache an die überwiegend südosteuropäischen Mitbürger, dass unnötiges Hupen in Deutschland eine Ordnungswidrigkeit und somit verboten ist
  - (Ich meine in diesem Fall explizit die Bewohner und deren Besucher von Eugen-Richter-Strasse 40 und 54, sowie Borsigstraße 31)
- die Montage einer festen Blitze auf der Ecke der Kreuzung vor den Häusern Eugen-Richter-Strasse 40 / Borsigstraße 31. Der Platz dort wäre perfekt. Aktuell wird diese Fläche <u>i.d.Regel</u> ab Mitte der Woche mit Unrat und diversem Müll aus diesen Häusern zugestellt (Ordnungsamt und WasteWatcher sind hier dauerhaft im Thema).

Ich hoffe sehr, mit dieser Mail endlich Gehör zu finden, damit es nicht ewig so weitergeht.

Für Rückfragen stehe ich gerne jederzeit zur Verfügung, auch telefonisch unter **XXXXXXXXXX** 

Mit freundlichem Gruß

XXXXX XXXXX (& Nachbarn)"

# Analyse der Situation:

Die Lärmproblematik entlang der Eugen-Richter-Straße / Buscheystraße ist bekannt. (vgl. Kapitel zu vorhandenen Lärmproblemen sowie Maßnahme 2.1 des Bezirks Hagen-Mitte)

Prüfungen nach RLS ergaben jedoch nur Grenzwertüberschreitungen auf Teilen der Buscheystraße und dort auch nur nachts. Demnach existiert für verkehrsrechtliche Maßnahmen auf der Eugen-Richter-Straße keine Rechtsgrundlage und die Anordnung von z.B. Tempo 30 ganztägig ist dort nicht möglich.

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 70 74 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - o Eugen-Richter-Straße
    - Ca. 930 Einwohner

Aufgrund der sehr hohen Anzahl von Betroffenen wird im Rahmen der Maßnahme 2.1 des Stadtbezirks Mitte fortlaufend geprüft, ob sich zukünftig Möglichkeiten für die Umsetzung einer durchgängigen Geschwindigkeitsreduzierung ergeben.

Eingabe Nr.:	Thema
15	Straßenverkehrslärm, Motorräder,
	Verhalten von Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
07.08.2024	
Text:	

"Sehr geehrte Damen u. Herren!

Ich habe im WDR 4 den Aufruf zur Bürgerinitiative für die Lärmbelästigung in Hagen gehört.

Ich wohne in Vorhalle, Vorhaller Str. **XXXX**. Die Lage ist direkt an der Bundesstraße, die zur A1 führt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist hier auf 60 km.

Die Lärmbelästigung in dieser Wohnung (Erdgeschoss mit Garten) ist gravierend. Während des Tages können Sie sich im Garten nicht normal unterhalten, schreiend.

und immer nachfragen. Besonders die Motorradfahrer meinen, diese Straße ist eine Rennstrecke, sie fahren viel zu schnell, wie auch die Autos, kaum irgendeinen stört die Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Motorräder geben richtig Gas und heulen auf. Durch das Verkehrsaufkommen allgemein ist der Lärmpegel sehr hoch. Selbst nachts, bei geschlossenem Fenster, steht man manchmal vor Schreck senkrecht im Bett. Ein normales Durchschlafen ist gar nicht möglich, sodaß man am Tage sehr müde und unkonzentriert ist. Nächtlicher Lärm ist bekanntlich nicht sehr gesundheitsförderlich.

Überall in den Wohngebieten ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, auch mit polizeilichen Kontrollen. Auf dieser Strecke ist das nicht möglich? Es sind ja sämtliche Bewohner dieses Hauses betroffen, vielleicht nicht im 5. Stockwerk, da ist die Distanz vielleicht größer. Selbst im Nebenhaus klagen die Leute über den Lärm. Wäre toll, wenn Sie diese Nachricht berücksichtigen würden, und sich wenigstens informieren und dann auch handeln würden.

# Gruß XXXXX und XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Mehr als 75 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - Weststraße von Nöhstraße bis BAB 1 Anschlussstelle Hagen-West
    - Ca. 50 Einwohner
- Sehr hohe Verkehrsbelastungen auf der Weststraße
- Punktuell hohe bis sehr hohe (teilw. Über 75 dB(A) Lärmbelastungen für angrenzende Wohngebäude, jedoch nur geringe Anzahl an Belasteten
- Eingabe korrespondiert mit Maßnahme 1.2 des Bezirks Hagen-Nord

Eingabe Nr.:	Thema
16	Straßenverkehrslärm, Autobahn
Datum:	
08.08.2024	
Text:	
"Guten Tag,	

wir sind Anwohner der Häusersiedlung Breitenbruch in Hohenlimburg. Die Autobahn A 46 befindet sich c.a. 150 m entfernt, der Wind kommt meistens aus Südwest. Der vorhandene Schallschutz bringt leider nichts, Das Rauschen der Autobahn ist leider ein störender Begleiter in der ansonsten ruhigen Wohnsiedlung.

# Lieben Dank

# XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 55 59 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im weiteren Umfeld:
  - o Breitenbruch, Wiesenstraße, Möllerstraße / Auf dem Lölftert:
    - 0 Einwohner
- Genannte Adresse liegt im Einwirkungsbereich der BAB 46, die LDEN Lärmbelastungen im gesamten Umfeld liegen jedoch weit unterhalb der kritischen Schwelle von 70 dB(A).

Eingabe Nr.:	Thema
17	Straßenverkehrslärm, Schwerverkehr, Verhalten von Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
10.08.2024	
Text:	
"Hallo.	

gerne möchte ich im Rahmen des Lärmaktionsplans meine Empfindungen zur Voerder Str. weitergeben.

Wir wohnen Auf dem Gellenkamp und sind somit dem Lärm der Voerder Str., ungefähr ab der Blitzanlage ausgesetzt. Die Blitzanlage führt dazu, dass viele laute Fahrzeuge nach dieser beschleunigen, aber auch der laufende Verkehr führt zu einer hohen, für lärmempfindliche Personen schwer erträglichen, Lärmemulsion. Da hier durch die Industrie in Ennepetal auch viel Güterverkehr unterwegs ist, wird der Lärm nochmals verstärkt.

Eine Lösungsmöglichkeit wäre z.B. eine Verlängerung des 30er Bereichs, z.B. von der Dammstr. bis zu Straße Im Kettelbach.

Dadurch würde sicherlich auch die miserable Verkehrssituation im Bereich unterhalb "Im Lonscheid" etwas aufgelockert.

Vielen Dank für und viel Erfolg bei Ihren Bemühungen

# XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 55 59 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - o 0 Einwohner
- Im Bereich der genannten Adresse werden in der Lärmkartierung kaum Lärmbelastungen von der Vorder Straße identifiziert
- Im Bereich der Voerder Straße aktive Beschwerdelage über Verkehrslärm
  - o Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 entlang der Voerder Str.:
    - Ca. 500 Einwohner

Eingabe Nr.:	Thema / Tags
18	Straßenverkehrslärm,
	Schienenverkehrslärm,
	Verhalten von Verkehrsteilnehmenden,
	Mehrfachbelastung
Datum:	•
11.08.2024	
Text:	

"Sehr geehrte Damen und Herren,

als Eigentümerin der Immobilie "Delsterner Straße XXXX, 58091 Hagen" habe ich einige Anregungen.

Wir sind von vielfältigen Lärmquellen durch Verkehr betroffen und es gibt hier keine bzw. zu wenig Lärmschutzmaßnahmen.

# Bundesstraße B54 (Volmetalstraße):

- (parallel nahe zum Wohnhaus gelegen)
- erhöhtes Verkehrsaufkommen durch A45-Sperrung, auch sonst sehr stark befahren
- an unserer Höhe keinerlei Lärmschutzwall (obwohl hier inzwischen einige umliegende ehemalige Industriegebäude inzwischen als Wohnraum genutzt werden) und "ungebremster Lärm"
- am Wochenende: laut beschleunigende Motorräder
- Geschwindigkeitszone 70 (viele Unfälle)
- Anregung: Lärmschutzlücke schließen, Geschwindigkeit auf 50 begrenzen

#### Schiene/ Bahn:

(- parallel zum Wohnhaus gelegen, unter 100 Meter Abstand)

- die Strecke der Volmebahn RB52 verursacht, wenn sie fährt, Lärm
- Anregung: Lärmschutzmaßnahmen wie ein Wall oder Schallschutzwände an Stellen mit Wohnbebauung Delsterner Straße/ Staplackstraße, Fahrgeschwindigkeit der Wohnumgebung anpassen

#### Brücke Volmeabstieg:

(- etwa 140 m entfernt im 90 Grad-Winkel zum Wohnhaus gelegen)

- aktuell merkbare L\u00e4rmreduktion durch Absenken der Geschwindigkeit durch mangelnde
- zahlreiche anliegende Wohnhäuser
- Anregung: auch nach Abriss/ Neubau/ etc. eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 oder 60 bei einer Spur auf Höhe aller Wohnhäuser -Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner bei notwendigen Baumaßnahmen vorher bei der Planung berücksichtigen

#### Delsterner Straße:

(- wenige Meter vom Wohnhaus entfernt, welches in zweiter Reihe liegt)

- Geschwindigkeitszone 50
- Lärmquelle, insbesondere Beschleunigungsgeräusche nach einer längeren 30er-Zone nach der Astrid-Lindgren-Schule
- Anregung: Ausweitung der Geschwindigkeitszone 30 auf der kompletten Straße

Für Rückfragen stehe ich Ihnen natürlich gerne zur Verfügung.

# Mit freundlichen Grüßen

# XXXXX XXXXX"

# Analyse der Situation:

# Lärmquelle Straße:

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Bis zu 55 59 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - o 0 Einwohner
- Genannte Adresse liegt noch im Einwirkungsbereich des Volmeabstiegs, die LDEN Lärmbelastungen liegen jedoch weit unter der kritischen Schwelle von 70 dB(A)

# Lärmquelle Schiene:

- Lt. Lärmkartierung des EBA liegt die genannte Adresse nicht im Einwirkungsbereich des Schienenverkehrs.

Eingabe Nr.:	Thema
19	Straßenverkehrslärm, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
14.08.2024	
Text:	
Cinan calcuman auton Tan	

"Einen schönen guten Tag.

Ich möchte auf den viel zu hohen Verkehrslärm in der Selbecker Str. hinweisen. Es geht morgens schon ab ca 4.00 Uhr los und geht bis weit nach 22.00 Uhr. Dazu wird sich überhaupt nicht an die vorgeschriebenen 30km/h gehalten.

Mit freundlichen Grüßen

# XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Mehr als 75 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - o Ca. 800 Einwohner
- In der Lärmkartierung ist die Anordnung von Tempo 30 aus dem Jahr 2024 jedoch noch nicht berücksichtigt, daher sind die aktuellen Betroffenenzahlen bereits deutlich niedriger
- Geschwindigkeitskontrollen werden durch den Fachbereich öffentliche Ordnung und Sicherheit punktuell durchgeführt

Eingabe Nr.:	Thema
20	Straßenverkehrslärm, Schwerverkehr,
	Verhalten von Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
14.08.2024	
Text:	

# "Guten Tag,

uns ist zu Ohren gekommen, dass Beschwerden zur Lärmbelästigung an diese Email geschickt werden können.

Wir wohnen mit zwei Kindern in der Selbecker Str. **XXXX** in Eilpe. Seit Kurzem darf man hier nur noch 30 km/h fahren, weil es für uns Anwohner jeden Tag eine Katastrophe ist, den Lärm hier durch die vielen Autos aber auch grade durch die LKW's zu ertragen. Leider hält sich nur kaum jemand an diese Geschwindigkeitbegrenzung.

Wenn die LKW's früh am Morgen gegen vier Uhr mit Ihren Anhängern durch die Schlaglöcher ballern, ist es vorbei mit schlafen.... das geht dann den ganzen Tag so weiter. Bis spät in den Abend.

Das wirkt sich nicht sehr gut auf unsere Gesundheit aus. Der Schlaf ist nie erholsam, zu kurz und nach der Arbeit kommt man einfach nicht zur Ruhe. Jetzt grade bei diesen hohen Temperaturen müssen wir natürlich viel lüften, da wir in der 5. Etage wohnen. Das heisst, die Fenster geschlossen zu halten, ist absolut keine Option. Wir sind von diesem andauernden Lärmpegel völlig gereizt und fühlen uns nicht wohl.

Unsere Nachbarn leiden natürlich genauso wie wir darunter.

Wir hoffen sehr, dass Sie evtl irgendwas unternehmen können, um uns zu helfen.

#### Liebe Grüße, XXXXX XXXXX"

- Siehe identische Beschwerdelage zu Bürgereingabe Nr. 18
- Schwerverkehr:
  - Bei der Selbecker Straße handelt es sich um eine klassifizierte Landesstraße, Beschränkungen für den Lkw-Verkehr sind nicht zielführend.

Eingabe Nr.:	Thema
21	Straßenverkehrslärm,
	Umleitungsverkehr, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden
Datum:	
14.08.2024	
Text:	

"Sehr geehrte Damen und Herren,

die durchgeführte Lärmmessung auf der Buscheystrasse (vom AKH bis Pelmkestrasse) bedarf einer Wiederholung.

Die Messung erfolgte bevor das Boeler Krankenhaus geschlossen wurde. Seitdem hat sich die Verkehrssituation insbesondere auf der Buscheystrasse / Christian-Rohlfs-Straße extrem verschlechtert. Wir haben auf unserem Balkon Lärmpegel von 87dbA gemessen. Auch die Lärmzeiten haben sich seit der Krankenhausschliessung ausgeweitet.

Beginnend um 5:00 Uhr mit der Parkplatzsuche der AKH Mitarbeiter geht es nun den ganzen Tag über weiter mit den AKH Besuchern.

Spät abends geht es dann mit dem Verkehr weiter, wenn hochmotorisierte Autos zum Parkplatz Stadtgarten bzw. weiter bis zum Bismarkturm hochfahren um sich zu vergnügen. Sie können sich gerne den Stadtgartenparkplatz und die Plätze vor dem Bismarkturm anschauen. Regelmäßig entferne ich mit dem SGV leere Drogentütchen und Kondome plus Essenverpackungen.

Das sich keiner an die Tempo 30 Zonen hält brauche ich eigentlich nicht erwähnen. Auf der Buscheystrasse ist sie bis heute nicht einmal überprüft worden. Ich bin vor ein paar Wochen um 23:00 mit 30 km/h über die Buscheystrasse nach Hause gefahren und wurde dabei von einem Auto hupend und mit Drohgebärden überholt.

Hier in der Christian-Rohlfs-Str. achtet keiner auf das Piktogramm oder auf das 30 Schild beim Abbiegen.

Wenn nun noch die Autos der Umleitung (Hochbrücke) nach den Sommerferien für einen längeren Zeitraum dazu kommen, werden wir Verhältnisse wie an Autobahnen haben.

Bitte überprüfen Sie ob bis zu einer erneuten Lärmmessung keine durchgehende 30 Zone eingerichtet werden kann.

In Lüdenscheid ist das doch auch möglich (auf der gesamten Umleitung) und wird sogar von einer Blitzkiste Überprüft und dadurch eingehalten.

#### XXXXX XXXXX

Christian-Rohlfs-Str. **XXXX** 58089 Hagen"

- Siehe identische Beschwerdelage in Bürgereingabe Nr. 14
- Grundsätzlich werden zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen keine Lärmmessungen durchgeführt, sondern es werden Beurteilungspegel nach den RLS-90 erstellt, so auch im Fall der Buscheystraße.

- Demnach existiert derzeit keine Rechtsgrundlage für eine ganztägige Anordnung von Tempo 30 auf der gesamten Buscheyachse Aufgrund der sehr hohen Anzahl von Betroffenen wird im Rahmen der
- Aufgrund der sehr hohen Anzahl von Betroffenen wird im Rahmen der Maßnahme 2.1 des Stadtbezirks Mitte fortlaufend geprüft, ob sich zukünftig Möglichkeiten für die Umsetzung einer durchgängigen Geschwindigkeitsreduzierung ergeben.

Eingabe Nr.:	Thema
22	Unbekannt
Datum:	
18.08.2024	
Text:	
"Hallo, im Anhang befindet sich ein Bericht über die aktuelle Lärmsituation in Haspe."	
Analyse der Situation:	
Hinweis: Bürgereingabe enthält keinen Anhang.	

Eingabe Nr.:	Thema
23	Straßenverkehrslärm, Allgemeine
	Anmerkungen
Datum:	
23.08.2024	
Text:	
"Guten Tag,	

Besonders problematisch sind für mich nur einige sehr laute Fahrzeuge. Diese Fahrzeuge hört man dort wo wir wohnen auch sehr gut im dritten Stock (Bülowstraße/Lützowstraße). Für die Nachbarn im Erdgeschoss muss das gerade nachts noch nerviger sein.

http://BLOCKED/https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriftendeutschland/laermblitzer-berlin/

Sowas wäre langfristig wünschenswert, befindet sich aber leider erst in einer Testphase. Evtl. kann man aber auch jetzt schon mit regulären Kontrollen den Lärm senken. Einige von den Fahrzeugen klingen nämlich auch so, dass sie illegal nachgerüstet wurden. Oft habe ich auch das Gefühl, dass gerade diese Fahrer auch viel zu schnell unterwegs sind.

Generell könnte man dafür sorgen, dass mehr Ladestationen für E-Autos verfügbar sind. Auch die Elektrifizierung von Bussen hilft wahrscheinlich den Anwohnern von größeren Haltestellen wie der Volme Galerie. Der Lärm und besonders die Vibrationen dort können auch in Wohnungen sehr störend sein. Bevor ich nach Hagen gezogen bin, habe ich eine Zeit lang über so einer Haltestelle gewohnt. Daher kenne ich die Belastung gut.

Viele Grüße,

# XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Mehr als 75 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - o Ca. 250 Einwohner
- Im Kreuzungsbereich können in der Lärmkartierung besonders hohe Lärmbelastungen identifiziert werden
  - Aufgrund der dort hohen Einwohnerdichte auch eine hohe Anzahl an Betroffenen

Eingabe Nr.:	Thema
24	Straßenverkehrslärm, Motorräder, Umleitungsverkehr, Verhalten von
	Verkehrsteilnehmenden, Allgemeine
	Anmerkungen
Datum:	
24.08.2024	
Text:	

"Sehr geehrte Damen und Herren,

wie wir über Radio Hagen erfahren haben, können wir uns bezüglich "lauten Orten" bei Ihnen melden.

Meine Frau und ich wohnen seit ca. 14 Jahren in der Karl-Ernst-Osthaus-Str. 70 in Hagen Emst.

Seit vielen Jahren beobachten wir einen Zuwachs von Kfz, die die Karl-Ernst-Osthaus-Str. als Durchgangsstraße zur Autobahn, Hohenlimburg etc. nutzen. Das führt zu einem durchgängigen Geräuschpegel von früh morgens bis spät Abends. Dieser Zuwachs ist nicht allein durch die Anwohner zu verzeichnen. Die prekäre Lage der Brücken, Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet, Sperrungen usw. führen dazu, dass die Fahrer für sich den "angenehmsten" Weg heraussuchen. Dieser Weg führt dann über Emst und über die K.-E.-Osthaus-Str.

Aus unseren Beobachtungen hat sich die K.-E.-Osthaus-Str. mittlerweile zu einer, scheinbar unabdingbaren, Hauptstraße entwickelt. Durch diese Entwicklung hat der Verkehr stark zugenommen. Ebenfalls gesellen sich zu den "normalen" Autos, Bussen, Transportern etc. noch lautstarke Motorradfahrer und "Auto-Poser" dazu und treiben den Geräuschpegel weiter nach oben. Gerade an Wochenenden hat man das Gefühl, dass man sich vor Motorrädern und sonstigem Verkehr kaum noch retten kann. Dies ist mittlerweile Wetter unabhängig. Selbstverständlich ist der Verkehr an sonnigen bzw. "trockenen" Tagen stärker als an regnerischen. Jedoch ist das Verkehrsaufkommen durchgängig hoch bis sehr hoch. Der Umstand, dass es sich um eine Anlieger Straße handelt wird dabei einfach ignoriert.

Bei geöffneten Fenstern (zur Straße hin und nur auf Kippstellung) sind Gespräche, in den jeweiligen Räumen, nur noch lautstark möglich.

Ebenfalls scheinen die Geschwindigkeitsbegrenzungen (aktuell 30km/h) viele Verkehrsteilnehmer nicht zu interessieren oder sogar als Provokation zu empfinden, sodass man extra nochmal mehr "Gas gibt" oder allgemein mit überhöhter Geschwindigkeit über Emst fährt. Vorzugsweise in den Abendstunden (vor 22 Uhr) scheint es viele Verkehrsteilnehmer nicht mehr zu interessieren.

Was, selbstverständlich, dann in noch höherem Lärm endet und man mittlerweile Schwierigkeiten beim überqueren der Straßen bekommt.

Zusammenfassend führt die Menge an "normalen" Kfz, der stark zunehmende Motorrad und "Auto-Poser" Verkehr zu einer enormen Geräuschbelastung. Hinzukommt ein erhöhtes Risiko für Kinder, die die Grundschule und/oder die Sportstätten besuchen. Passend dazu ist die Parkplatzsituation in den Nebenstraßen, wie etwa Am Großen Feld, Zeppelinweg usw., nach Feierabend und an Wochenenden so schwierig, dass PKW teilweise auf den Gehwegen parken. Leider müssen wir ebenfalls feststellen, dass vermehrt Dienstfahrzeuge, in den Größenordnungen von Transportern, Britschenwagen und LKW bzw. auch Minivans

(die als Camper genutzt werden) im Gebiet abgestellt werden und damit die Parkplatzsituation noch verschärfen.

Wenn sich dann noch Veranstaltungen an den Sportstätten, dem Emster Marktplatz oder im Fritz-Steinhoff-Park dazu gesellen, ist Emst überfüllt und völlig unübersichtlich. Gerade für Kinder und ältere Menschen mit Gehhilfen kann das zu einer Gefahr werden.

Um dem starken Verkehr entgegenzusteuern, können Einschränkungen für den Motorrad- und den allgemeinen Verkehr eingeführt und kontrolliert werden. Hier würden wir ein Fahrverbot für Motorräder, Roller/Mofa an Wochenenden sowie Sonn- und Feiertags begrüßen.

Ein bis zwei Zebrastreifen können beim Überqueren der Straße helfen und zur Reduzierung der Geschwindigkeit führen.

Ebenfalls sind verstärkte Geschwindigkeitskontrollen wünschenswert, welche dann auch in den Abendstunden, an den Wochenenden und vor allem unangekündigt stattfinden.

Alles in allem, sind aus unserer Sicht, einige Maßnahmen notwendig, damit Emst wieder lebenswerter wird.

Vielen Dank und einen schönen Tag

Mit freundlichen Grüßen

#### XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Mehr als 65 70 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - o 0 Einwohner
- Lärmbelastungen im gesamten Verlauf der Karl-Ernst-Osthaus-Straße unterhalb der kritischen Schwellwerte.

Eingabe Nr.:	Thema
25	Straßenverkehrslärm, Autobahn
Datum:	
25.08.2024	
Text:	

"Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne möchte sie auf eine sehr von Lärm belastete Wohnsiedlung für die Berücksichtigung im Lärmschutzplan hinweisen.

Adresse: Middendorfweg 58119 Hagen

Durch die Bebauung und der Nähe zur Autobahn A46 und der Hauptstraße werden zu Hauptverkehrszeiten bis zu 70dB durch Schall in die Gärten der Häuser geleitet, sodass ein entspanntes verweilen im Garten bei gutem Wetter oft nicht möglich ist. Auch am Abend oder Nachts wird der Schall aufgrund fehlenden Schallschutzes zum belastenden Begleiter.

Aus meiner und der Sicht vieler Nachbarn ist hier nur der Bau von Schallschutzwänden auf der Brücke, an der Auf/Abfahrt der A46 sowie hinter dem MC Donalds eine ausreichende Maßnahme um das untere Reher Wohngebiet etwas ruhiger zu bekommen.

Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung.

Viele Grüße

# XXXXX XXXXX"

- LDEN Belastungsbereich an der genannten Adresse:
  - Mehr als 65 70 dB(A)
- Anzahl von Betroffenen LDEN > 70 im Bereich der genannten Adresse:
  - o 0 Einwohner