



Die EG-Umgebungslärmrichtlinie

2. Stufe

Abwägungsvorschlag zur Offenlage

Stand: 29.08.2018

DETMOLD

Kulturstadt
im Teutoburger Wald

Stadt Detmold
Der Bürgermeister
Fachbereich Stadtentwicklung
Rosental 21 • 32756 Detmold
Telefon: 05231 / 977- 668
www.detmold.de
bauleitplanung@detmold.de

Auswertung der Offenlegung sonstige Eingaben			
22		54 – 55	
23		55	
24	SPD-Ratsfraktion	56	
25		56 - 58	
26			58 - 59
27			59 – 62
28			62 – 69
29			69 - 72
30			72

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange			
31	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	73	
32	Gilde GmbH	73	
33	BUND	73 - 74	
34	Kreis Lippe		75
35	Industrie- u. Handelskammer Lippe zu Detmold		75 - 79

Abwägungsvorschlag der Verwaltung zu den zur Offenlage vom 14.08.2017 bis 13.10.2017 und zur Bürgerinformationsveranstaltung am 14.09.2017 eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Anmerkung: Teilweise sind Textpassagen zu sich wiederholenden Vorschlägen der Übersicht halber mehrmals und in orange dargestellt.

Auswertung der Offenlage nach Straßen		
Nr.	Straßenabschnitt Problem/Anregung/Hinweis	Stellungnahme der Verwaltung
		<p><i>Allgemeine Anmerkung zu den verkehrsrechtlichen Anordnungen:</i></p> <p><i>Die empfohlenen verkehrsrechtlichen Anordnungen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote etc. werden nicht direkt umgesetzt, sondern sollen zunächst von den zuständigen Teams der Verwaltung bzgl. ihrer Realisierungsoptionen beraten und abgestimmt und danach den extern zuständigen Stellen zur Zustimmung vorgelegt werden.</i></p>
1	Oerlinghauser Straße	
1.1	<p>Als Anwohner der Oerlinghauser Straße in Pivitsheide kann ich es ja fast nicht glauben, dass "unsere" Straße nicht zu den vielbefahrenen Straßen zählt. Für den Verkehr in Richtung Innenstadt wird sie als Abkürzung aus Augustdorf und Lage kommend eher genommen, als die Bielefelder Straße.</p> <p>Meine Sorge ist, dass die Oerlinghauser Straße mit den ggf. geplanten Maßnahmen an der Bielefelder Straße noch mehr zu einer Abkürzung wird, als sie es jetzt schon ist. Dazu gehören natürlich auch der Plantagenweg und die Hiddeser Str. als Fortsetzung der Strecke.</p> <p>Sind dafür auch Maßnahmen vorgesehen?</p>	<p>Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Oerlinghauser Straße ist eine Gemeindestraße.</p> <p>Die Behörde muss bereits jetzt schon vor Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern gem. StVO Tempo 30 vorschreiben. Auf der Oerlinghauser Straße muss und wird ab der Straße Wolfstinne bis Einmündung Wilhelm-Mellies-Straße Tempo 30 angeordnet werden.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p> <p>Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfris-</p>

		<p>tig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.</p>
1.2	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 11.1.</p> <p>Die Ratsfraktion CDU – Ortsunion Heidenoldendorf beantragt: Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in der vorgelegten Form lehnen wir ab, da wir der festen Überzeugung sind, dass acht verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Tages- und Nachtzeit und das nur auf der Bielefelder Str. dem Individualverkehr nicht zugemutet werden können bzw. der einzelne Verkehrsteilnehmer die Sinnhaftigkeit nicht nachvollziehen kann.</p> <p>Ferner wird es einen Suchverkehr für eine vermeintlich schnellere Strecke geben. Darunter leiden dann die Anwohner der Hiddeser Str., des Plantagenweges und der Oerlinghauser Str. Mit den jetzigen Planungen wird das Problem nur verlagert aber nicht gelöst.</p>	<p>Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen sehen vor, dass auf der L758 Bielefelder Straße im Ortsteil Heidenoldendorf tagsüber eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden kann. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h in den Streckenabschnitten Pivitsheider Straße bis Schwarzenbrinker Straße und ab Postteichweg bis Ortsteiltafel auf Höhe des Gemeindezentrums Bielefelder Straße ist lediglich für die Nachtzeit geplant.</p> <p>Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.</p>
2	Plantagenweg	
2.1	<p>Siehe hierzu Nr. 1.1.</p> <p>Meine Sorge ist, dass die Oerlinghauser Straße mit den ggf. geplanten Maßnahmen an der Bielefelder Straße noch mehr zu einer Abkürzung wird, als sie es jetzt schon ist. Dazu gehö-</p>	<p>Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Der Plantagenweg Straße ist eine Kreisstraße.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein po-</p>

	<p>ren natürlich auch der Plantagenweg und die Hiddeser Str. als Fortsetzung der Strecke.</p> <p>Sind dafür auch Maßnahmen vorgesehen?</p>	<p>litischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p> <p>Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.</p>
2.2	<p>Siehe hierzu Nr. 1.2.</p> <p>Gehört zu der Eingabe Nr. 11.1.</p> <p>Ferner wird es einen Suchverkehr für eine vermeintlich schnellere Strecke geben. Darunter leiden dann die Anwohner der Hiddeser Str., des Plantagenweges und der Oerlinghauser Str. Mit den jetzigen Planungen wird das Problem nur verlagert aber nicht gelöst.</p>	<p>Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.</p>
3	Hiddeser Straße	
3.1	<p>Siehe hierzu Nr. 1.1.</p> <p>Meine Sorge ist, dass die Oerlinghauser Straße mit den ggf. geplanten Maßnahmen an der Bielefelder Straße noch mehr zu einer Abkürzung wird, als sie es jetzt schon ist. Dazu gehören natürlich auch der Plantagenweg und die Hiddeser Str. als Fortsetzung der Strecke.</p> <p>Sind dafür auch Maßnahmen vorgesehen?</p>	<p>Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die L 936 Hiddeser Straße ist eine Landstraße und zwischen Bielefelder Straße und Plantagenweg kartiert worden. 2015 wurde in diesem Straßenabschnitt die Geschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsaspekten auf 30 km/h reduziert.</p> <p>Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p>

		Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.
3.2	Siehe hierzu Nr. 1.2. Gehört zu der Eingabe Nr. 11.1. Ferner wird es einen Suchverkehr für eine vermeintlich schnellere Strecke geben. Darunter leiden dann die Anwohner der Hiddeser Str., des Plantagenweges und der Oerlinghauser Str. Mit den jetzigen Planungen wird das Problem nur verlagert aber nicht gelöst.	Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation). Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.
4	Hans-Hinrichs-Straße	
4.1	Tempo 30 auf der gesamten Hans-Hinrich-Straße.	Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch in Teilbereichen nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens. Die von der Umgebungslärmrichtlinie geforderte Erfassung der Umgebungslärsituation erfolgt durch Lärmkarten, die als Grundlage für die Aktionsplanung dienen. Danach sind Verkehrswege mit mehr als 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr in die Lärmkarten aufzunehmen. Die Verkehrsmengen basieren auf der Bundesverkehrswegezählung 2010. Die L 828 Hans-Hinrich-Straße ist in ihrem Verlauf von der Schirrmannstraße bis Richard-Wagner-Straße kartiert worden. In diesem Streckenabschnitt werden die o. g. Bedingungen erfüllt. Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können zum Schutz der Anwohner vor Straßenverkehrslärm verkehrsbeschränkende Maßnahmen an bereits bestehenden Straßen eingesetzt werden. In den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) werden Hinweise zu grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindig-

		<p>keitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen gegeben.</p> <p>Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</p> <table border="1" data-bbox="801 395 2011 699"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Immissionsort/Gebietstyp</th> <th colspan="2">Richtwerte</th> </tr> <tr> <th>tags (6 - 22 Uhr)</th> <th>nachts (22 - 6 Uhr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen</td> <td>70 dB(A)</td> <td>60 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Gewerbegebieten</td> <td>75 dB(A)</td> <td>65 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Entsprechend der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist die Festlegung der Richtwerte in Anlehnung an die Lärmsanierungsgrenzwerte erfolgt. Diese sind seit 2010 um 3 dB(A) abgesenkt. Folgt man der Intention der Richtlinie, so sollten auch bei dieser die um 3 dB(A) abgesenkten Werte entsprechend der Grenzwerte der VLärmSchR 97 zur Anwendung kommen.</p> <p>Eine Überschreitung der Richtwerte in diesem Streckenabschnitt ist nicht vorhanden.</p> <p>Im weiteren Verlauf der L 828 Hans-Hinrich-Straße wurden laut Bundesverkehrswegezählung 2010 an der Zählstelle in Höhe der Lessingstraße 6758 Kfz/24h \cong 2.466.670 Fahrzeuge/Jahr gezählt.</p> <p>Eigene Zählergebnisse an der Einmündung Schubertplatz bestätigen die o. g. Kfz-Zahlen.</p> <p>Damit wird die o. g. Bedingung nicht erfüllt.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>	Immissionsort/Gebietstyp	Richtwerte		tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)	in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)
Immissionsort/Gebietstyp	Richtwerte															
	tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)														
in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)														
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)														
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)														
4.2	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 22.</p> <p>Mein Verbesserungsvorschlag: Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung in der Nacht auf 30 km/h im gesamten Stadtbereich mit einer entsprechenden Kennzeichnung</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Für das nächtliche Limit gibt es zurzeit keine Rechtsgrundlage. Wenn es um Haupt- oder Durchgangsstraßen geht, ist die Entscheidungsbefugnis der Kommune sehr begrenzt. Die Kommune ist an die Straßen-Verkehrsordnung (StVO) als bundesdeutsches Recht gebunden. Die StVO sieht Tempo 50 in geschlossenen Ortschaften als Regelfall an. Für Hauptverkehrsstraßen kann nur Tempo 30 angeordnet werden, wo eine über das Normale weit hinausge-</p>														

	<p>an den Ortseingangsschildern wäre die einfachste und kostengünstigste Lösung. Damit würden auch andere, innerörtliche "Rennstrecken" mindestens nachts entschärft werden, die wegen mangelnden Verkehrsaufkommens (<3 Mio. Fahrzeugbewegungen/Jahr) nach heutigen Plänen unberücksichtigt sind. Die Hans-Hinrichs-Straße, in deren Nähe ich wohne, ist eine solche! Eilige Autofahrer können in der Nacht sehr wohl auf Umgehungsstrecken ausweichen oder Detmold großräumig umfahren.</p>	<p>hende Gefährdungslage vorliegt. Schon heute kann die Behörde, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beim Überschreiten bestimmter Grenzwerte Geschwindigkeitsreduzierungen anordnen. Ebenso kann sie in Wohngebieten Tempo-30-Zonen ausweisen und muss vor Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern gem. StVO auch auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 vorschreiben. Dieses ist jedoch genau definiert, muss im Einzelfall nachgewiesen werden und ist auch gesamtplanerisch zu koordinieren.</p> <p>Siehe hierzu auch Nr. 4.1.</p>														
<p>5.</p>	<p>Friedrich-Ebert-Straße</p>															
<p>5.1</p>	<p>Ich habe mir Ihre Unterlagen der 2. Stufe der EG-Umgebungslärmrichtlinie geholt und studiert. Wie schon in unserer Eingabe von 06.07.2013 sehen wir nicht ein, die Friedrich-Ebert-Straße in 2 Abschnitte einzuteilen. Darum fordern wir auch den unteren Teil (lt. Plan in der LZ vom 07.06.2017) etwa Fußgängerquerung Haltestelle Augustinum bis Ortsausgang Hiddesen (Tennisplatz) mit in die Tempo 30 Zone aufzunehmen.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können zum Schutz der Anwohner vor Straßenverkehrslärm verkehrsbeschränkende Maßnahmen an bereits bestehenden Straßen eingesetzt werden.</p> <p>In den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) werden Hinweise zu grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen gegeben.</p> <p>Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</p> <table border="1" data-bbox="801 1050 2011 1353"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Immissionsort/Gebietstyp</th> <th colspan="2">Richtwerte</th> </tr> <tr> <th>tags (6 - 22 Uhr)</th> <th>nachts (22 - 6 Uhr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen</td> <td>70 dB(A)</td> <td>60 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Gewerbegebieten</td> <td>75 dB(A)</td> <td>65 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Entsprechend der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist die Festlegung der Richtwerte in Anlehnung an die Lärmsanierungsgrenzwerte erfolgt. Diese sind seit 2010 um 3 dB(A) abgesenkt. Folgt man der Intention der Richtlinie, so sollten</p>	Immissionsort/Gebietstyp	Richtwerte		tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)	in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)
Immissionsort/Gebietstyp	Richtwerte															
	tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)														
in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)														
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)														
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)														

	<p>Begründung: Der Verkehrslärm wird durch Temporeduzierung verringert. Die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner wird erhöht. Die Überquerung der Straße wird für Fußgänger (Senioren, Schulkinder, Anwohner) sicherer. Nach wie vor wird gerade dieser Abschnitt wegen der geradlinigen und überschaubaren Strecke, von der Kurve Frische Quelle bis Ortsausgang, von den Verkehrsteilnehmern mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Täglich kann man beobachten, dass die Mittelinseln Augustinum und Hünenweg von den rasenden Autos auf der falschen Fahrbahnseite (in allen Richtungen) den fließenden Verkehr überholen. Auf Grund der Baustelle (Kreisverkehr) wurde zugesagt, den Fernverkehr der schweren Lastzüge und Lkw auf der Friedrich-Ebert-Straße zu unterbinden. Nichts ist eingetroffen.</p> <p>Straßenaufbrüche in Folge von Kanalarbeiten sind so schlecht beigearbeitet und verursachen zu jeder Tageszeit Klappergeräusche.</p>	<p>auch bei dieser die um 3 dB(A) abgesenkten Werte entsprechend der Grenzwerte der VLärmSchR 97 zur Anwendung kommen.</p> <p>Eine Überschreitung der Richtwerte in diesem Streckenabschnitt ist nicht vorhanden.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Die Einhaltung der bestehenden bzw. der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten bzw. im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigten Minderungspotentiale sichern zu können.</p> <p>Zu diesem Zweck sollten verstärkt mobile Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben auf Grund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigen Effekt. Daher wird vorgeschlagen, die Zahl der mobilen Überwachungen auszudehnen.</p> <p>Sofern neutrale Messungen ergeben haben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an einem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p> <p>Im Bereich im angesprochenen Bereich der Friedrich-Ebert-Straße gibt es eine Geschwindigkeitsmessstelle an der in unregelmäßigen Abständen gemessen wird.</p> <p>Überwachungsmaßnahmen an anderen Stellen z. B. bei Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes sind nicht ausgeschlossen.</p> <p>Außer im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung ist die Stadt Detmold nicht befugt, Verstöße im fließenden Verkehr zu ahnden. Bei diesen Verstößen ist die Kreispolizeibehörde zuständig.</p> <p>Die Eingabe wird zur daher weitergeleitet.</p> <p>Unstetigkeiten in der Fahrbahn führen zu auffälligen und lästigen Schlag- und Rattergeräuschen. Unebenheiten im Bereich von Übergangsstellen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen etc. müssen im Rahmen der regelmäßigen Begutachtung bzw. Befahrung des Straßennetzes durch die zuständigen Bauhöfe bzw. Straßenmeistereien von Stadt und Straßen NRW erfasst und ausgebessert werden. Hierzu ist eine spezielle Sensibilisierung der Mitarbeiter im Hinblick auf die Aspekte der Lärminderung erforderlich.</p> <p>Die Stadt nimmt zu Problemstellen Hinweise gerne entgegen und wird versuchen diese zu beheben.</p>
--	---	--

	<p>In keinem Teil der Friedrich-Ebert-Straße liegen die Wohnhäuser so nah an der Verkehrsstraße wie in dem Teil von der Kreuzung bis Ortsausgang.</p> <p>Darum bitten wir diese Strecke mit zur 30er Zone dazu zu nehmen.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Entlang der gesamten Friedrich-Ebert-Straßen ist der Abstand der Wohnhäuser sehr unregelmäßig. Eine Überschreitung der o. g. Richtwerte beginnt erst bei einem Abstand unterhalb von 10 m. Dies ist in diesem Bereich nur an den Gebäuden Friedrich-Ebert-Straße 20 und 27 gegeben.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Weiteres hierzu siehe oben.</p>														
5.2	<p>Nachdem nun der Lärmaktionsplan als Entwurf (Stand 24.03.2017) vorliegt und am 14.09.2017 der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist, möchte ich/wir in Bezug der Friedrich-Ebert-Straße Einspruch einlegen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht eine Tempo 30 Zone von der Birkenallee bis zur Straße Im Kampen vor.</p> <p>Wir möchten die Verlängerung der 30er Zone in der Friedrich-Ebert-Straße wie schon früher gefordert.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können zum Schutz der Anwohner vor Straßenverkehrslärm verkehrsbeschränkende Maßnahmen an bereits bestehenden Straßen eingesetzt werden.</p> <p>In den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) werden Hinweise zu grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen gegeben.</p> <p>Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen</p> <table border="1" data-bbox="801 922 2011 1228"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Immissionsort/Gebietstyp</th> <th colspan="2">Richtwerte</th> </tr> <tr> <th>tags (6 - 22 Uhr)</th> <th>nachts (22 - 6 Uhr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen</td> <td>70 dB(A)</td> <td>60 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Gewerbegebieten</td> <td>75 dB(A)</td> <td>65 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Entsprechend der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist die Festlegung der Richtwerte in Anlehnung an die Lärmsanierungsgrenzwerte erfolgt. Diese sind seit 2010 um 3 dB(A) abgesenkt. Folgt man der Intention der Richtlinie, so sollten auch bei dieser die um 3 dB(A) abgesenkten Werte entsprechend der Grenzwerte der VLärmSchR 97 zur Anwendung kommen.</p> <p>Eine Überschreitung der Richtwerte in diesem Streckenabschnitt ist nicht vorhanden.</p>	Immissionsort/Gebietstyp	Richtwerte		tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)	in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)
Immissionsort/Gebietstyp	Richtwerte															
	tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)														
in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)														
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)														
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)														

<p>Die für diesen Lärmaktionsplan errechneten Werte, fußen auf nah stehende Häuser und dessen Fassaden, so wie auf dichte Bebauung oder Baulücken. Abstrahlende Werte oder sich verflüchtende Werte, ergeben die Bewertung der Lärmkarten. Da auch in dem von uns betrachteten Streckenabschnitt sich langsam alle Baulücken schließen, ändern sich die Werte in Kürze.</p> <p>Die vom Verkehrslärm belasteten Anwohner (bei Tag und Nacht) nehmen also zu. Durch eine Geschwindigkeitsregulierung von 50 km/h auf 30 km/h bei gleicher Bewältigung des Verkehrs lt. Studie (von Dr. Eckhart Heinrichs) ohne Stau, aber mit weniger Lärmbelästigung möchten wir leben. Dafür setzen wir uns ein. Abgase und Lärm führen auf Dauer zu Gesundheitsschäden.</p> <p>Ich/wir bleiben bei unserer Forderung.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eingabe mit Unterschriftensammlung 06.07.2013 2. Eingabe 08.06.2017 <p><u>Damals:</u> Kreuzung bis mind. Ortsausgangsschild oder auch darüber hinaus bis zur Paderborner Straße, die Beschilderung Tempo 30 einzuführen.</p>	<p>Bei der alle 5 Jahre durchzuführenden Neukartierung der Hauptverkehrsstraßen werden selbstverständlich alle Veränderungen entlang der Straßen berücksichtigt, d. h. auch die veränderte Straßenrandbebauung.</p> <p>Weiteres hierzu siehe oben.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Die Eingabe vom 06.07.2013 erfolgte im Zuge der Diskussion zum Thema "Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße" und wurde im Ausschuss für Tiefbau und Immobilienmanagement am 24.09.2013 (Mitteilungsvorlage Fb 5/243/2013) behandelt.</p> <p>Dazu wurde protokolliert (Niederschrift): Eingabe von Herrn W. R. (69 Mitunterzeichner) vom 06.07.13 zur Umgestaltung Friedrich-Ebert-Str.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tempo 30 Zone von Kreuzung Theodor-Heuss-Str. bis Tennisplatz Auch diese Eingabe solle behandelt werden, wenn das Thema als Tagesordnungspunkt in einer Sitzung aufgenommen werde. <p>Das Thema "Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße" wurde am 10.12.2013 (Mitteilungsvorlage FB5/386/2013) er-</p>
--	--

<p><u>Jetzt:</u> Von der Straße Im Kampe bis zur Paderborner Straße.</p> <p><u>Begründung:</u> Nach unserer Feststellung wird die Friedrich-Ebert-Straße bei Tag und Nacht mit zu hoher Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer befahren. Der Schwerlastverkehr (besonders der Durchgangsverkehr) nimmt stetig zu. Straßenaufbrüche zu den Neubaugebieten werden im Laufe der Zeit mehr. Die Fahrbahndecke wird dadurch uneben.</p>	<p>neut im Ausschuss für Tiefbau und Immobilienmanagement behandelt und alle Anregungen (Anlage 1) aus der Beteiligung dem Ausschuss zur Kenntnis gegeben.</p> <p>Dazu wurde protokolliert (Niederschrift): Die Vorlage wird positiv zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die vorgebrachten Anregungen wurde nicht näher eingegangen.</p> <p>Am 17.03.2015 fand eine Bürgerinformationsveranstaltung zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hiddesen „Friedrich-Ebert-Straße“ statt, in der einige Beispiele von Eingaben aus der Beteiligung (sh. Vortrag) vorgestellt und beantwortet wurden. Im Protokoll zur Bürgerinformationsveranstaltung heißt es dazu (Protokoll): Oft wird die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 angemerkt. Herr Rosemeier erklärt, dass dies ohne weiteres nicht möglich sei, da hierfür einige Faktoren und Voraussetzungen erfüllt sein müssen, wie beispielsweise die Gegebenheit einer Unfallschwere. Es wird nochmals versichert, dass die Anmerkungen aufgenommen und zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden, sofern notwendige Voraussetzungen erfüllt sind.</p> <p>Für den im Schreiben vom 06.07.2013 angesprochenen Bereich der Friedrich-Ebert-Straße sind die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30 auch jetzt noch nicht erfüllt.</p> <p>Diese Eingabe wird aufgenommen.</p> <p>Die Einhaltung der bestehenden bzw. der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten bzw. im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigten Minderungspotentiale sichern zu können.</p> <p>Zu diesem Zweck sollten verstärkt mobile Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben auf Grund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigen Effekt. Daher wird vorgeschlagen, die Zahl der mobilen Überwachungen auszudehnen.</p> <p>Sofern neutrale Messungen ergeben haben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an einem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p> <p>Im Bereich im angesprochenen Bereich der Friedrich-Ebert-Straße gibt es eine Geschwindigkeitsmessstelle an der in unregelmäßigen Abständen gemessen wird.</p> <p>Überwachungsmaßnahmen an anderen Stellen z. B. bei Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärm-</p>
--	--

<p>Nicht nur der Berufsverkehr an Wochentagen nimmt stetig zu. Die Anzahl der Events am Hermannsdenkmal nehmen zu. Somit ist die Lärmbelästigung auch an den Wochenenden deutlich zu spüren. Die Liste ließe sich erweitern. Darum hier nur einige davon. Der Hermannslauf mit einer großen Anzahl von Bussen im Pendelverkehr, die Freiluftbühne mit Musikdarbietungen und Filmvorführungen, der Hermann leuchtet, Kletterpark, das Wanderkompetenzzentrum usw. Wir wollen aufgeschlossen sein für jede Wertsteigerung unserer Region, aber alles in Maßen bei eingehaltener Lärmreduzierung.</p> <p>Schon jetzt ist fast täglich zu beobachten, dass PKW und Motorräder, nachdem sie die Fußgängerüberquerung (Haltestelle Augustinum) hinter sich gelassen haben, die von da ab fast überschaubare Kurve Frische Quelle anpeilen, um spätestens dann in der langen Geraden Strecke Vollgas zu geben um die langsam fahrenden Verkehrsteilnehmer zu überholen. (Diese Situation wird 100% zunehmen, wenn wie geplant an der Straße Im Kampe die 30er Zone aufgehoben wird. Zunehmende Geschwindigkeit mit Vollgas ist eine große Lärmquelle).</p>	<p>schutzes sind nicht ausgeschlossen.</p> <p>Unstetigkeiten in der Fahrbahn führen zu auffälligen und lästigen Schlag- und Rattergeräuschen. Unebenheiten im Bereich von Übergangsstellen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen etc. müssen im Rahmen der regelmäßigen Begutachtung bzw. Befahrung des Straßennetzes durch die zuständigen Bauhöfe bzw. Straßenmeistereien von Stadt und Straßen NRW erfasst und ausgebessert werden. Hierzu ist eine spezielle Sensibilisierung der Mitarbeiter im Hinblick auf die Aspekte der Lärminderung erforderlich.</p> <p>Die Stadt nimmt zu Problemstellen Hinweise gerne entgegen und wird versuchen diese zu beheben.</p> <p>Diese Eingabe wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Bei der Genehmigung der Events wurde bzw. wird geprüft, inwieweit der Abfahrtverkehr Konflikte auslöst, die einer Genehmigung widersprechen. Dies war bisher nicht der Fall.</p> <p>Wie schon zuvor ausgeführt wird diese Eingabe aufgenommen.</p> <p>Verstärkt sollen mobile Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden.</p>
---	---




<p>Bei einer Ansammlung mehrerer vorausfahrender Fahrzeuge wird sogar die Fußgängerüberquerung Hünenweg, auf der falschen Fahrbahnseite benutzt. Gleiches geschieht zurzeit auch in anderer Richtung.</p> <p>Die schon erwähnte lange überschaubare Strecke verleitet in beiden Richtungen zum schnelleren Fahren.</p> <p>Geschwindigkeiten von 50 km/h und höher steigern die Lärmprobleme und führen zu höheren Werten.</p> <p>Nur durch eine Temporeduzierung auf 30 km/h kann die Wohn- und Lebensqualität wieder an der Friedrich-Ebert-Straße auf unserem Streckenabschnitt bei gleichbleibender Frequenzierung an Fahrzeugen (wegen fehlender Umgehungsstraße der Kernstadt) zurückkommen.</p> <p>Sichere Überquerung der Straße für erwachsene Fußgänger, Behinderte, Frauen mit Kinderwagen und Kleinkinder und Schulkinder. Besseres einfädeln der Anlieger in den Straßenverkehr in beiden Richtungen, Lüften der Wohnungen bei geringeren Lärmwerten, benutzen der Terrassen und Balkone zur Südseite, öffnen der Fenster bei Tag und Nacht. Dies alles und noch mehr erhoffen wir uns bei der Lärmreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h.</p> <p>Wir alle, auch die ich mit meiner Unterschriftensammlung nicht erreichen konnte, bitten Sie unseren Bedenken und Anliegen ein offenes Ohr zu schenken und unsere Wünsche mit in den Lärmaktionsplan einfließen zu lassen.</p>	<p>Außer im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung ist die Stadt Detmold nicht befugt, Verstöße im fließenden Verkehr zu ahnden. Bei diesen Verstößen ist die Kreispolizeibehörde zuständig.</p> <p>Die Eingabe wird daher weitergeleitet.</p> <p>Diese Eingabe wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Weiteres hierzu siehe Seite 11.</p>
--	---

	<p>Anlage: Unterschriftensammlung mit 70 Unterschriften</p> <p>Thema der Unterschriftensammlung: Lärmreduzierung im Streckenabschnitt der Friedrich-Ebert-Straße > Im Kampe - Paderborner Straße.</p>	
5.3	<p>Gestatten Sie mir mich über die Lärmentwicklung des Ortsteil Hiddesen eine Anmerkung zu machen. Wir wohnen in der Friedrich-Ebert-Straße 93 und sind über die Lärmbelästigung entsetzt. Vor unserem Mehrfamilien Haus hat der Kanaldeckel Setzrisse und hat sich demzufolge abgesenkt. Ins Besondere bei hohen Geschwindigkeiten, PKW mit Anhänger und schwerer LKW klappert dieser Kanaldeckel besonders laut. Der Bau des neuen Kreisels macht es z.Zt. durch die Baufahrzeuge besonders bemerkbar. Vielleicht könnten Sie die entsprechende Stelle informieren, im Voraus vielen Dank für Ihre Bemühungen.</p> <p>Der Zeitungsartikel in, "Lippe Aktuell" vom 19. August 2017, macht es besonders aktuell wie wichtig der Lärmaktionsplan ist. Hier gehört die Friedrich-Ebert- Straße als Hauptverkehrsader auf alle Fälle dazu. Man sollte wohl mal über Tempo 30 nachdenken und vielleicht auch umsetzen.</p>	<p>Diese Stellungnahme wird aufgenommen.</p> <p>Unstetigkeiten in der Fahrbahn führen zu auffälligen und lästigen Schlag- und Rattergeräuschen. Unebenheiten im Bereich von Übergangsstellen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen etc. müssen im Rahmen der regelmäßigen Begutachtung bzw. Befahrung des Straßennetzes durch die zuständigen Bauhöfe bzw. Straßenmeistereien von Stadt und Straßen NRW erfasst und ausgebessert werden. Hierzu ist eine spezielle Sensibilisierung der Mitarbeiter im Hinblick auf die Aspekte der Lärminderung erforderlich.</p> <p>Die Stadt nimmt zu Problemstellen Hinweise gerne entgegen und wird versuchen diese zu beheben.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße ab der Birkenallee bis zur Straße Im Kampe eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgesehen.</p>
5.4	<p>Ich möchte mich nur noch kurz zur Informationsveranstaltung zu Wort melden. Dieser Lärmaktionsplan findet meine volle Zustimmung, ich hoffe nur, dass diese Aktion nicht irgendwo einschläft. Es ganz wichtig, viele Bürger dafür oder zum Mitmachen zu finden. Die Äußerung von Herrn H. kann ich nicht verstehen, auch</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>17 Menschen haben ein Recht auf Lärmschutz. (Info LZ vom 16/17.Sept.2017)</p> <p>Mein Frau und ich würden sich schon freuen, wenn Tempo 30 auf der Friedrich-Ebert-Str. gelten könnte. Schlafen bei offenem Fenster geht schon lange nicht mehr, zwischen Birkenallee und Im Kampe wird viel zu schnell gefahren.</p> <p>Dazu gehören natürlich auch, die immer tiefer liegenden Gullydeckel.</p> <p>Die Internetseite von der Stadtentwicklung Immissionsschutz ist sehr informativ.</p> <p>Ich denke wohl das, wenn man will, diese Aktion ein voller Erfolg werden könnte. Wir wünschen Ihnen dabei viel Erfolg.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße ab der Birkenallee bis zur Straße Im Kampe eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgesehen.</p> <p>Unstetigkeiten in der Fahrbahn führen zu auffälligen und lästigen Schlag- und Rattergeräuschen. Unebenheiten im Bereich von Übergangsstellen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen etc. müssen im Rahmen der regelmäßigen Begutachtung bzw. Befahrung des Straßennetzes durch die zuständigen Bauhöfe bzw. Straßenmeistereien von Stadt und Straßen NRW erfasst und ausgebessert werden. Hierzu ist eine spezielle Sensibilisierung der Mitarbeiter im Hinblick auf die Aspekte der Lärminderung erforderlich.</p> <p>Die Stadt nimmt zu Problemstellen Hinweise gerne entgegen und wird versuchen diese zu beheben.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
5.5	<p>Ich finde es sehr wichtig, dass die Geschwindigkeit in einigen Bereichen reduziert wird, zum Beispiel besonders wichtig aus meiner Sicht in Hiddesen im Ortskern zwischen Kreuzung Hindenburgstr. und Kreisel, sowie in der "Gartenstraße" und im unteren Bereich vom "Alten Postweg".</p> <p>Nur: Alle Beschränkungen/Schilder nützen nichts oder nicht viel, wenn nicht mehr kontrolliert wird (und mit Bußgeldern bestraft) wird!</p>	<p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist in dem genannten Bereich der Friedrich-Ebert-Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgesehen.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Gartenstraße sowie der Alte Postweg sind Gemeindestraßen.</p> <p>In der Gartenstraße sowie im Alte Postweg ist vor längerer Zeit eine Tempo-30-Zone eingerichtet worden.</p> <p>Die Einhaltung der bestehenden bzw. der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten bzw. im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigten Minderungspotentiale sichern zu können.</p>

	<p>Zum Lärmschutz gehört für mich aber auch besonders, dass nicht nur die Geschwindigkeit, sondern vor allem, dass die lauten Motorräder, Mopeds, Quads, Sportwagen, die oft sogar noch frisiert sind, kontrolliert - und bestraft - werden! Ich habe diesbezüglich auch vor längerem an den Kreis geschrieben, aber keine Reaktion bekommen.</p>	<p>Zu diesem Zweck sollten verstärkt mobile Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben auf Grund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigen Effekt. Daher wird vorgeschlagen, die Zahl der mobilen Überwachungen auszudehnen.</p> <p>Sollte eine neutrale Messung ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p> <p>Überwachungsmaßnahmen an anderen Stellen z. B. bei Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes sind nicht ausgeschlossen.</p> <p>Diese Eingabe wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Außer im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung ist die Stadt Detmold nicht befugt, Verstöße im fließenden Verkehr zu ahnden. Bei diesen Verstößen ist die Kreispolizeibehörde zuständig.</p> <p>Die Eingabe wird daher weitergeleitet.</p>
5.6	<p>Die Ratsfraktion Freie Wähler Detmold beantragt, im Rahmen des Lärmaktionsplans, probeweise auf der Friedrich-Ebert-Straße ganz oder in ausgewählten Streckenabschnitten Tempo 30 einzuführen.</p> <p>Vor und während der Probephase werden Lärmmessungen durchgeführt um die Auswirkungen feststellen zu können. Während der Probephase werden in der Friedrich-Ebert-Straße verstärkt Geschwindigkeitsmessungen und/oder Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.</p> <p>Nach der Auswertung der Ergebnisse aus der Probephase wird die weitere Vorgehensweise für das gesamte Stadtgebiet beraten. Bis dahin</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht relevant für die Beurteilung im förmlichen LAP-Verfahren.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße ab der Birkenallee bis zur Straße Im Kampe eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgesehen.</p> <p>Mittlerweile gibt es national und international wichtige Erkenntnisse zur Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt nach den vorliegenden Vorher-Nachher-Messungen in der Realität Geschwindigkeitssenkungen um bis zu 16 km/h, wenn keine Begleitmaßnahmen ergriffen werden, und bis zu 18 km/h mit Geschwindigkeitskontrollen.</p> <p>Beim Straßenverkehr ist die wesentliche Grundlage die Berechnung der Schallimmissionen. Schallpegelmessungen sind hierfür nicht geeignet, da Messungen immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängen (bzw. Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare- auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und sind demzufolge immer nur Momentaufnahmen an den Messorten.</p> <p>Das UBA hat die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen und Untersuchungen in einer Broschüre zusammengetra-</p>

<p>wird auf weitere Maßnahmen im Stadtgebiet verzichtet.</p> <p>Ergänzt wurde dieser Antrag in der Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung am 08.11.2017 durch die Bitte der Ratsfrau Menne (Die Linke), gleichzeitig zu prüfen, ob eine Messung von Schadstoffen und Feinstaub sinnvoll ist. (Niederschrift)</p>	<p>gen. Fazit: Tempo 30 verbessert überwiegend Umweltqualität, Sicherheit und Verkehrsfluss. Anwohnerinnen und Anwohner nehmen die Entlastung wahr.</p> <p>Eigene Lärmmessungen werden daher als nicht notwendig angesehen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan sind zudem Begleituntersuchungen im Zuge der Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen. Dazu heißt es: „Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßennetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überarbeiten (Evaluation).“</p> <p>Dazu gehört u. a., dass die Wirksamkeit von Tempo 30 hinsichtlich der angestrebten Lärminderung evaluiert wird. Vor diesem Hintergrund sollten an ausgewählten (repräsentativen) Streckenabschnitten neutrale Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. Die Geschwindigkeitsmessungen sollten über einen längeren Zeitraum kontinuierlich erfolgen, um die Entwicklung des Geschwindigkeitsniveaus nach Einführung von Tempo 30 abbilden zu können.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht relevant für die Beurteilung im förmlichen LAP-Verfahren.</p> <p>Im Jahr 2005, nach Inkrafttreten der neuen Feinstaub-Grenzwerte, wurde das Risiko einer Feinstaubbelastung in Detmold geprüft. Damals mit folgenden Ergebnissen:</p> <p><i>„Konkrete Messwerte für Detmold liegen nicht vor. Das Landesumweltamt betreibt ein Netz von 68 Messstationen, die kontinuierlich auch Feinstäube messen; diese Stationen konzentrieren sich im Raum Rhein/Ruhr, wo eine höhere Belastung als in OWL zu erwarten ist.“</i></p> <p>Eine Faust-Regel besagt: ab 25.000 Fahrzeugen bei beidseitiger Bebauung sollte man mit einem Feinstaub-Problem rechnen (wobei die tatsächliche Bedeutung des Straßenverkehrs in seinem Ausmaß noch umstritten ist). Die Friedrich-Ebert-Straße hat laut Straßenverkehrszählung 2010 eine Fahrzeugfrequenz von 10982 Kfz.</p> <p>Seither werden die Ergebnisse benachbarter Stationen beobachtet. Daraus ergaben sich bisher keine Hinweise, die einen anderen Schluss als den von 2005 nahe legen würden.</p> <p>Die Luftqualität wird in Nordrhein-Westfalen in Belastungsgebieten regelmäßig durch Messung oder Modellrechnung überwacht. Für die Gebiete, in denen die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden, müssen Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Zuständig für den Regierungsbezirk Detmold ist die Bezirksregierung Detmold.</p> <p>In dem von der Bezirksregierung Detmold veröffentlichten "<u>Gemeinsamen Überwachungsplan für den Regierungsbezirk Detmold</u>" (03/2016) heißt es auf Seite 4: „<i>Im Regierungsbezirk Detmold stellt ausschließlich der Luftschadstoff</i></p>
--	---

		<p><i>Stickstoffdioxid eine über dem europäischen Grenzwert von 40 µg/m³ NO₂ Belastung dar. Andere Luftschadstoffe, wie beispielsweise Feinstaub, liegen deutlich unter den jeweils relevanten Grenzwerten.“</i></p> <p>Im Regierungsbezirk waren aktuell für folgende Gemeinden Luftreinhaltepläne aufzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none">  Luftreinhalteplan für die Stadt Bielefeld  Luftreinhalteplan für die Stadt Halle (Westf.)  Luftreinhalteplan für die Stadt Paderborn. <p>Mittlerweile wird der festgelegte Tagesmittelgrenzwert für Feinstaub von 50 µg/m³ aufgrund der bundesweit ergriffenen Maßnahmen nur noch in einzelnen Gebieten mit besonders hohem Verkehrsaufkommen überschritten. Der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ wurde in den vergangenen Jahren deutschlandweit eingehalten.</p> <p>Weiterhin führt die Reduktion der Fahrzeuggeschwindigkeiten zu einer Verringerung von Luftschadstoffemissionen. Jedoch begrenzt sich die Verringerung der Emissionen auf den leichten Rückgang von Stickoxid (NO_x). Die Emissionen von Kohlenmonoxiden (CO) und Kohlenwasserstoffen (HC) sind nicht direkt von der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängig, sondern vielmehr vom Fahrverlauf (Verkehrsfluss). Fahrbahneinengungen und "Rechts-vor-Links-Regelungen" können die Abgasemissionen signifikant erhöhen. Aus diesem Grund muss zur Reduktion von Luftschadstoffen eine Verstetigung des Geschwindigkeitsverlaufes über die Strecke (Reduktion der Anzahl der Brems- und Beschleunigungsvorgänge) angestrebt werden.</p>
5.7	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 12.2.</p> <p>Sehr positiv finden wir z.B. auch die geplante Begrenzung der Friedrich-Ebert-Straße auf 30 km/h, welche sicher die Aufenthaltsqualität im dortigen schönen Hiddeser Ortskern sehr verbessern wird. Ggf. sollte hierbei angedacht werden, anliegende 30er-Zonen zu Einbahnstraßen umzugestalten, um Vermeidungsverkehr vorzubeugen.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p> <p><i>Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</i></p> <p><i>Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.</i></p>
5.8	<p>Vielen Dank für die Möglichkeit, sich als Bürger Detmolds zum Lärmaktionsplan äußern zu dürfen.</p>	<p>Diese Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

	Wir wohnen in Hiddesen und möchten diese Möglichkeit gern nutzen. Das Tempo auf der Friedrich-Ebert-Straße auf 30 zu reduzieren halten wir für sehr sinnvoll, da hier auch immer wieder Unfälle passieren.	
6	Hindenburgstraße	
6.1	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.2.</p> <p>Nicht nur der Berufsverkehr an Wochentagen nimmt stetig zu. Die Anzahl der Events am Hermannsdenkmal nehmen zu. Somit ist die Lärmbelästigung auch an den Wochenenden deutlich zu spüren. Die Liste ließe sich erweitern. Darum hier nur einige davon. Der Hermannslauf mit einer großen Anzahl von Bussen im Pendelverkehr, die Freiluftbühne mit Musikdarbietungen und Filmvorführungen, der Hermann leuchtet, Kletterpark, das Wanderkompetenzzentrum usw. Wir wollen aufgeschlossen sein für jede Wertsteigerung unserer Region, aber alles in Maßen bei eingehaltener Lärmreduzierung.</p>	<p>Diese Eingabe wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Bei der Genehmigung der Events wurde bzw. wird geprüft, inwieweit der Abfahrtverkehr Konflikte auslöst, die einer Genehmigung widersprechen. Dies war bisher nicht der Fall.</p>
6.2	Wäre es denkbar, die Hindenburgstraße die zum Hermannsdenkmal führt, mit in die Planungen zu nehmen?	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Die von der Umgebungslärmrichtlinie geforderte Erfassung der Umgebungslärsituation erfolgt durch Lärmkarten, die als Grundlage für die Aktionsplanung dienen. Danach sind Verkehrswege mit mehr als 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr in die Lärmkarten aufzunehmen. Die Verkehrsmengen basieren auf der Bundesverkehrswegezählung 2010. Laut dieser Zählung wurden an der Zählstelle L 828 Hindenburgerstraße (Höhe oberhalb Maiweg) 526 Kfz/24h \triangleq 191.990 Fahrzeuge/Jahr gezählt. Damit wird die o. g. Bedingung nicht erfüllt. Die Hindenburgstraße wird nicht in die Aktionsplanung einbezogen.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>

<p>Auf dieser Straße fahren täglich und besonders an Wochenenden Fr. – So. und an Feiertagen mehrere hundert PKW und Krad.</p> <p>Ab und auch schon vor dem Mufflonkamp drehen zwei Drittel aller Krad,- und ein Drittel aller PKW Fahrer so richtig auf.</p> <p>Sie beschleunigen (trotz der Schilder "Laut ist Out") ab der ersten geraden Stecke nach der Kurve am Mufflonkamp mit sehr hohen Drehzahlen bis meist über 100km/h.</p> <p>Dies erzeugt einen Lärm, der sich Ohrenbetäubend und stressig auswirkt.</p> <p>Zwischenzeitliche Messungen zeigten über 100db bei Krads und vereinzelt auch bei KFZ.</p>	<p>Das Hermannsdenkmal ist eines der bekanntesten Denkmale Deutschlands und Europas – und eines der beliebtesten Ausflugsziele. Mehr als 500.000 Besucher kommen jährlich. Dies bringt natürlich auch Verkehrsbelastungen durch Busse, Pkw und Motorräder mit sich. Der Streckenabschnitt liegt außerhalb der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung. Ebenso ist der Lärm durch Motorrad- und Sportwagenverkehr nicht explizit Bestandteil der Lärmkartierung.</p> <p>Motorrad- und Sportwagenlärm fließt in die Lärmkartierungen der kommunalen Verwaltungen nur in der Form ein, dass Motorräder bei Verkehrszählungen erfasst werden und so in die Berechnungen mit einfließen. Eine zusätzliche Belastung an einzelnen Tagen fällt dabei nicht ins Gewicht, da bei den Kartierungen Jahresmittelwerte gebildet werden.</p> <p>Die größten Lärmverursacher auf den Straßen sind "Lkw, Motorräder – und die, die meinen, ständig extrem beschleunigen und wieder abbremsen und viel zu schnell fahren zu dürfen". Motorradlärm konzentriert sich oft auf die Samstage und Sonntage und die Abendstunden und ist deshalb besonders lästig. Solange zu laute Maschinen quasi legal auf allen Straßen betrieben werden können, wird es immer zu Interessenkollisionen zwischen den nach Ruhe und Erholung suchenden Bürgern und den genau zu dieser Zeit geballt umherfahrenden Motorradfahrern kommen. Beschwerden sind so vorprogrammiert. Um den Lärm von Motorrädern zu reduzieren, müssten die Typprüfverfahren auf EU-Ebene verschärft werden.</p> <p>Restriktive Maßnahmen sollten wohl überlegt und abgewogen werden. "Denn: Das Problem ist, dass man nicht alle Motorrad- und Sportwagenfahrer über einen Kamm scheren darf. Es sind nur einige wenige, die das Maß überreizen." Den Betroffenen an den Lärm-Hotspots würde es vermutlich schon reichen, wenn diese einige wenige ihr Fahrverhalten ändern würden.</p> <p>Da wo verstärkt Motorradfahrer kontrolliert und Messungen vorgenommen wurden, hat sich in den meisten Fällen gezeigt, dass oftmals nur das subjektive Lautstärke-Empfinden ausschlaggebend für die Beschwerde war, denn in den meisten Fällen bewegten sich die Lärmwerte innerhalb der gesetzlichen Grenzen.</p> <p>Darum braucht die Verwaltung Messwerte, um feststellen zu können, in welchen Bereichen in der Stadt die größte Lärmbelastung durch Motorradfahrer herrscht. Es gibt verschiedene Methoden, um die Lärmbelastung durch Motorradfahrer zu erfassen, zum Beispiel über Leitpfosten mit einem Seitenradar oder über eine sogenannte Topo-Box.</p> <p>Die Verwaltung wird die Probleme durch den Motorradlärm erörtert, die möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärms prüfen und darauf aufbauend geeignete Maßnahmen entwickeln und umsetzen.</p> <p>Informationen zu dem Thema enthält die Power-Point Präsentation des UBAs: <u>„Darf's ein bisschen mehr sein? Warum beim Motorradlärm kaum Minderung in Sicht ist.“</u></p>
---	---

<p>Zum einen besteht hier eine schwerwiegende Lärmbelästigung und zum anderen eine große Gefahr für Wanderer, Schulklassen, Fahrradfahrer, Krankenstuhlfahrern und den Fahrern der Kraftfahrzeuge selbst, da es hier auch keinen Fußgängerweg o. ä gibt.</p> <p>Nach der ersten langen Geraden (nach dem Mufflonkamp) kommen diverse Kurven und Steigungen die schlecht einzusehen sind.</p> <p>Auch Wanderwege kreuzen in schlecht einsehbaren Stellen die Straße, die von Fußgängern etc. überquert werden/werden müssen. Hier besteht eine erhebliche Gefahr!</p> <p>Linienbusse und Touristenbusse sind eine weitere Gefahr, da sie nur sehr mühsam die Steigungen hinauf kommen und ein heranrasendes nachfolgendes Fahrzeug denen hinten auffahren kann bzw. aus dem Grund der zu hohen Geschwindigkeit schon sehr oft kurz davor stand einen Auffahrunfall zu verursachen.</p> <p>Sehr viele Fahrzeuge schneiden in den Kurven auf Grund zu hoher Geschwindigkeit und beim Ausweichen von Fußgängern, Fahrradfahrern etc. auch die Gegenfahrbahn.</p> <p>Diese Probleme und Gefahren lauern beidseitig, egal ob hinauf oder herunter.</p> <p>Auch bei Veranstaltungen wie dem Mondscheinkino etc. der Waldbühne am Hermannsdenkmal, entsteht durch mehrere hundert Fahrzeuge nach Ende der Veranstaltung "meist nach Mitternacht" ein erheblicher Lärmpegel durch zu hohe Geschwindigkeiten. Auch Voll-</p>	<p>Die Hindenburgstraße gehörte laut Kreis Polizeibehörde in den letzten 3 Jahren nicht zu den Unfallhäufungsstellen.</p> <p>Bei der Genehmigung der Events wurde bzw. wird geprüft, inwieweit der Abfahrtverkehr Konflikte auslöst, die einer Genehmigung widersprechen. Dies war bisher nicht der Fall.</p>
---	---

	<p>bremsungen, Unfälle und hupen wegen Wildwechsel sind keine Seltenheit.</p> <p>Hier sollte zur Rücksicht auf Anwohner wie z. B. im Maiweg, Holunderweg und zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer über eine Geschwindigkeitsbegrenzung nachgedacht werden.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird nicht aufgenommen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb der Ortschaft wurde geprüft. Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung gibt es für die Hindenburgstraße keine rechtliche Grundlage.</p> <p>Sollte eine neutrale Messungen ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p>
6.3	<p>Die bisher vorgesehen Maßnahmen zur Lärmreduzierung für den Ortsteil Hiddesen werden ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Darüber hinaus wird angeregt,</p> <p>die Tempo 30-Regelung auch auf den Straßenabschnitt Hindenburgstraße bis zum Haus des Gastes zu erstrecken</p> <p>eine Geschwindigkeitsbeschränkung ab dem Haus des Gastes bis zum Hermannsdenkmal auf 50 km/h (Teil L 828) vorzunehmen.</p> <p>Gründe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Straßenabschnitt bis zum Haus des Gastes ist wesentlich durch reine Wohnbebauung geprägt und sollte nicht anders behandelt werden als z.B. die Friedrich-Ebert-Straße. Dies gilt umso mehr, wenn man die ausgeprägte Nutzung der Straße durch Jugendliche/Kinder zum Freibad (im Sommer), 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Anregung wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Die von der Umgebungslärmrichtlinie geforderte Erfassung der Umgebungslärsituation erfolgt durch Lärmkarten, die als Grundlage für die Aktionsplanung dienen. Danach sind Verkehrswege mit mehr als 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr in die Lärmkarten aufzunehmen. Die Verkehrsmengen basieren auf der Bundesverkehrswegezählung 2010. Laut dieser Zählung wurden an der Zählstelle L 828 Hindenburgerstraße (Höhe oberhalb Maiweg) 526 Kfz/24h \triangleq 191.990 Fahrzeuge/Jahr gezählt. Damit wird die o. g. Bedingung nicht erfüllt. Die Hindenburgstraße wird nicht in die Aktionsplanung einbezogen.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p> <p>Die Bebauung entlang der Hindenburgstraße ist gemäß Baunutzungsverordnung in diversen Bebauungsplänen als ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Diese Festsetzung besteht ebenso für den überwiegenden Teil der Bebauung entlang der Friedrich-Ebert-Straße.</p> <p>Stadtauswärts wurde auf Antrag des "Bündnis für Verkehrssicherheit Hiddesen" am rechten Straßenrand ein Angebotsstreifen für Radfahrer angelegt. Autos dürfen darauf nicht parken und nur ausnahmsweise fahren, z. B. in einer engen Straße, wenn zwei Busse sich begegnen. Halten bis zu drei Minuten ist auf Schutzstreifen zulässig, dies ent-</p>

<p>für Veranstaltungen zum Haus des Gastes/Steinbruch Mufflonkamp oder die Nutzung für die örtlichen und überörtlichen Radrouten in den Blick nimmt. Der Charakter Hiddesens als Kur/Erholungsort kommt hinzu.</p> <p>2. Ab dem Haus des Gastes legt</p> <ul style="list-style-type: none"> – der kurvenreiche Streckenverlauf für den KFZ-Verkehr – die ausgewiesene Nutzung der Straße für Radrouten – die mögliche mehrfache Querung der Straße für Wanderer, Erholungssuchende eine Geschwindigkeitsbegrenzung nahe. <p>Diese begründet notwendig eine relevante Lärmreduzierung, die den Erholungssuchenden zu Gute käme.</p> <p>Darüber hinaus hat sich aber auch die reine Wohnbebauung entlang der L 828 hier deutlich ausgeweitet/verdichtet und erfordert insoweit lärm mindernde Maßnahmen wie in anderen Wohngebieten.</p> <p>Zwar liegt der o.g. Streckenabschnitt nach der Ortsdurchfahrt. Die Landesstraße dient aber hier faktisch keineswegs dem Sammelverkehr oder Durchgangsverkehr zwischen den Ortsteilen, welches eine besondere "Leichtigkeit" nötig machen könnte. Es geht vielmehr um die Erschließung der Wohngebiete "Maiweg" sowie "Unter der Grotenburg" etc. und dem Zielverkehr zum Hermannsdenkmal.</p>	<p>spricht einem eingeschränktem Halteverbot. Die Breite der restlichen Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen ist so gewählt, dass zwei Autos sich in der Regel, bei normaler Geschwindigkeit, begegnen können.</p> <p>Stadteinwärts gilt bis zum Lärchenweg ein eingeschränktes Halteverbot mit der zeitlichen Beschränkung 9-18h.</p> <p>Die Straßenraumverschmälerung durch den Angebotsstreifen für Radfahrer trägt im Regelfall u. a. dazu bei, dass die Geschwindigkeit reduziert wird.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb der Ortschaft wurde geprüft. Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung gibt es für die Hindenburgstraße keine rechtliche Grundlage.</p> <p>Sollte eine neutrale Messung ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p> <p>Weiteres hierzu siehe oben.</p> <p>Die Hindenburgstraße nach der Ortsdurchfahrt dient in der Hauptsache dem Zielverkehr zum Hermannsdenkmal.</p>
---	--





6.4	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.8.</p> <p>Eine weitere Quelle starker Lärmbelästigung ist die Straße zum Hermannsdenkmal. An schönen Tagen fahren hier Hunderte von Motorrädern und Sportwagen hoch; oft wiederholt hintereinander (die gleichen Fahrzeuge wenden dann am "Mufflonkamp" und fahren wieder lautstark den Berg hinauf).</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Die von der Umgebungslärmrichtlinie geforderte Erfassung der Umgebungslärsituation erfolgt durch Lärmkarten, die als Grundlage für die Aktionsplanung dienen. Danach sind Verkehrswege mit mehr als 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr in die Lärmkarten aufzunehmen. Die Verkehrsmengen basieren auf der Bundesverkehrswegezählung 2010. Laut dieser Zählung wurden an der Zählstelle L 828 Hindenburgerstraße (Höhe oberhalb Maiweg) 526 Kfz/24h \pm 191.990 Fahrzeuge/Jahr gezählt. Damit wird die o. g. Bedingung nicht erfüllt. Die Hindenburgstraße wird nicht in die Aktionsplanung einbezogen.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p> <p>Der Streckenabschnitt liegt außerhalb der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung. Ebenso ist der Lärm durch Motorrad- und Sportwagenverkehr nicht explizit Bestandteil der Lärmkartierung.</p> <p>Motorrad- und Sportwagenlärm fließt in die Lärmkartierungen der kommunalen Verwaltungen nur in der Form ein, dass Motorräder bei Verkehrszählungen erfasst werden und so in die Berechnungen mit einfließen. Eine zusätzliche Belastung an einzelnen Tagen fällt dabei nicht ins Gewicht, da bei den Kartierungen Jahresmittelwerte gebildet werden.</p> <p>Die größten Lärmverursacher auf den Straßen sind "Lkw, Motorräder – und die, die meinen, ständig extrem beschleunigen und wieder abbremsen und viel zu schnell fahren zu dürfen". Motorradlärm konzentriert sich oft auf die Samstage und Sonntage und die Abendstunden und ist deshalb besonders lästig. Solange zu laute Maschinen quasi legal auf allen Straßen betrieben werden können, wird es immer zu Interessenkollisionen zwischen den nach Ruhe und Erholung suchenden Bürgern und den genau zu dieser Zeit geballt umherfahrenden Motorradfahrern kommen. Beschwerden sind so vorprogrammiert. Um den Lärm von Motorrädern zu reduzieren, müssten die Typprüfverfahren auf EU-Ebene verschärft werden.</p> <p>Restriktive Maßnahmen sollten wohl überlegt und abgewogen werden. "Denn: Das Problem ist, dass man nicht alle Motorrad- und Sportwagenfahrer über einen Kamm scheren darf. Es sind nur einige wenige, die das Maß überreizen." Den Betroffenen an den Lärm-Hotspots würde es vermutlich schon reichen, wenn diese einige wenige ihr Fahrverhalten ändern würden.</p> <p>Da wo verstärkt Motorradfahrer kontrolliert und Messungen vorgenommen wurden, hat sich in den meisten Fällen gezeigt, dass oftmals nur das subjektive Lautstärke-Empfinden ausschlaggebend für die Beschwerde war, denn in den meisten Fällen bewegten sich die Lärmwerte innerhalb der gesetzlichen Grenzen.</p> <p>Daher braucht die Verwaltung Messwerte, um feststellen können, in welchen Bereichen in der Stadt die größte Lärm-</p>
-----	--	---

	<p>Hier sollte die Geschwindigkeit klar begrenzt werden und es müsste kontrolliert werden. So stellen die Fahrer eine Gefährdung nicht nur durch Lärm dar, gerade auch am Wochenende, wenn viele Wanderer, Gäste zum Hiddeser Freibad und Radfahrer unterwegs sind.</p>	<p>belastung durch Motorradfahrer herrscht. Es gibt verschiedene Methoden, um die Lärmbelastung durch Motorradfahrer zu erfassen, zum Beispiel über Leitpfosten mit einem Seitenradar oder über eine sogenannte Topo-Box.</p> <p>Die Verwaltung wird die Probleme durch den Motorradlärm erörtert, die möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärms prüfen und darauf aufbauend geeignete Maßnahmen entwickeln und umsetzen.</p> <p>Informationen zu dem Thema enthält die Power-Point Präsentation des UBAs: „Darf's ein bisschen mehr sein? Warum beim Motorradlärm kaum Minderung in Sicht ist.“</p> <p>Dieser Vorschlag wird nicht aufgenommen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb der Ortschaft wurde geprüft. Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung gibt es für die Hindenburgstraße keine rechtliche Grundlage.</p> <p>Sollte eine neutrale Messungen ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p>
7.1 - 7.3	Behringstraße	
	<p>Von den Beratungen über den Lärmaktionsplan haben wir durch die Presse erfahren; im Rahmen unserer Eingabe zur Verkehrsführung im Rosental hatten wir schon auf unseren Wunsch nach Tempo 30 hingewiesen –leider scheint das jetzt noch nicht berücksichtigt worden sein. Wir erneuern darum hiermit unseren Wunsch nach mehr Sicherheit für die Grundschulkinder auf dem Weg zur Weerthschule, nach mehr Lebensqualität und mehr Ruhe durch Tempo 30 und würden uns freuen, wenn Sie dem zustimmen können.</p> <p>Vorteile für die BewohnerInnen der Innenstadt und die NutzerInnen in der Behringstraße durch Tempo 30:</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Behringstraße ist eine Gemeindestraße.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Verringerung des Lärmpegels • Reduzierung der Gefahren für Kinder • Reduzierung der Probleme beim Einparken <p>Wir können uns auch gut vorstellen, dass in der Wotanstr. und Leopoldstr. ebenfalls Tempo 30 eingeführt wird.</p> <p>Drei gleichlautende Eingaben, eine davon mit Unterschriftensammlung.</p> <p>Anlage: Unterschriftensammlung mit 58 Unterschriften</p> <p>Thema der Unterschriftensammlung: Wir Bewohnerinnen und Bewohner der Behringstraße und/oder anliegender Straßen beantragen Tempo 30 auch in unserer Straße; außerdem sorgen wir uns um die Sicherheit der Kinder.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Wotan- und Leopoldstraße sind Gemeindestraßen.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>
8	Wotanstraße	
	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 7.</p> <p>Wir können uns auch gut vorstellen, dass in der Wotanstr. und Leopoldstr. ebenfalls Tempo 30 eingeführt wird.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Wotanstraße ist eine Gemeindestraße.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>
9	Leopoldstraße	
	<p>Siehe hierzu Nr. 8.</p> <p>Gehört zu der Eingabe Nr. 7.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Leopoldstraße ist eine Gemeindestraße.</p>

	Wir können uns auch gut vorstellen, dass in der Wotanstr. und Leopoldstr. ebenfalls Tempo 30 eingeführt wird.	Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.
10	Hornsche Straße	
	<p>Die Daten sind ja bereits, wenn ich richtig gelesen habe, 2012 aufgenommen worden, erfolgt da noch eine aktuellere Messung der Geräuschpegel an betroffenen Straßen.</p> <p>Erst mal zu uns: Wir wohnen in Detmold / Remmighausen, Hornsche Straße.</p> <p>Wir sind hier 1993 hingezogen, haben allerdings im Laufe dieser Zeit festgestellt, dass es eine deutliche Zunahme von Verkehrslärm, in dieser Zeit gegeben hat.</p> <p>Es ist an fast allen Tagen unerträglich, hält man sich innerhalb der Wohnung auf, muss man die Fenster schließen, da man auch dort sich nicht in Ruhe unterhalten, bzw. einfach nur erholen kann.</p> <p>Wir haben einen großen Garten, den wir in den schönen Monaten gerne nutzen, seit einigen Jahren, sind wir so verzweifelt, das wir mit Ohropax auf der Terrasse sitzen.</p> <p>Es ist unerträglich, der Lärm macht einen fertig!! Hauptgründe sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - durchgehender Kraftfahrzeuglärm - LKW – Lärm - zu Stoßzeiten und in den frühen Morgenstunden beginnender Lärm, Nachtruhe ist meist 	<p>Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Beim Straßenverkehr ist die wesentliche Grundlage die Berechnung der Schallimmissionen. Schallpegelmessungen sind hierfür nicht geeignet, da Messungen immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängen (bzw. Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare- auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und sind demzufolge immer nur Momentaufnahmen an den Messorten.</p> <p>Seit 1980 gibt es ein Berechnungsverfahren nachdem der von einer Straße abgestrahlte Lärm (Emissionspegel) unter Berücksichtigung einiger Parameter berechnet wird. Einflussgrößen auf die Emission, die den Beurteilungspegel bestimmen, sind bei Berechnungen die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnoberfläche. Grundlage für diese Berechnungen ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die alle 5 Jahre (zuletzt 2015) durch Zählungen ermittelt wird. Dazu kommen noch weitere Einflussgrößen auf die Immission wie der Abstand, die Abschirmung und die Reflexionen.</p> <p>Grundlage für den Lärmaktionsplan der 2. Stufe ist Straßenverkehrszählung 2010. Mittlerweile liegt auch die Straßenverkehrszählung 2015 vor, die zu der Zählung 2010 keine gravierenden Veränderungen enthält.</p> <p>Das Berechnungsverfahren ist so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter denen der Berechnung liegen. Es ist demnach gerechtfertigt, Vertrauen in die Berechnung zu haben und vorsichtig mit Messungen zu sein.</p> <p>An Hand der Straßenverkehrszählungen 1990 bis 2015 lässt sich die Verkehrsentwicklung der Hornschen Straße sehr gut nachverfolgen. Ab 2005 hat die Verkehrsbelastung gegenüber den Jahren davor abgenommen und ist seit dem konstant. Da ebenfalls auch der Lkw-Anteil abgenommen hat, ist der Verkehrslärm konstant geblieben bzw. hat geringfügig abgenommen.</p> <p>Jedoch werden die Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ überschritten. Der Lärmaktionsplan sieht im Bereich der Hornschen Straße (ab Eisenbahnbrücke bis Remmighauser Straße) vor die Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts zu reduzieren.</p> <p>Die größten Lärmverursacher auf den Straßen sind "Lkw, Motorräder – und die, die meinen, ständig extrem beschleunigen und wieder abbremsen und viel zu schnell fahren zu dürfen". Motorradlärm konzentriert sich oft auf die Samstage und Sonntage und die Abendstunden und ist deshalb besonders lästig. Solange zu laute Maschinen quasi</p>

<p>vorzeitig beendet!</p> <ul style="list-style-type: none"> – Motorradlärm (dieser Lärm ist nicht mehr auszuhalten), über Tag und am Wochenende, laut, knallend, extra hochziehen des Gashebels, starkes Beschleunigen. <p>Ich weiß jetzt nicht so genau, ob sie der richtige Ansprechpartner sind, wenn nicht, würde ich mich freuen, wenn sie mir per Mail zurückschreiben würden, an wen ich mich mit dem Anliegen wenden kann.</p> <p>Anliegen: Welche Möglichkeiten gibt es für Anwohner einer Hauptverkehrsstraße wie die Hornsche Str. zum Lärmschutz? Kann man sich beraten lassen? Gibt es Fördermittel?</p>	<p>legal auf allen Straßen betrieben werden können, wird es immer zu Interessenkollisionen zwischen den nach Ruhe und Erholung suchenden Bürgern und den genau zu dieser Zeit geballt umherfahrenden Motorradfahrern kommen. Beschwerden sind so vorprogrammiert. Um den Lärm von Motorrädern zu reduzieren, müssten die Typprüfverfahren auf EU-Ebene verschärft werden.</p> <p>Restriktive Maßnahmen sollten wohl überlegt und abgewogen werden. "Denn: Das Problem ist, dass man nicht alle Motorrad- und Sportwagenfahrer über einen Kamm scheren darf. Es sind nur einige wenige, die das Maß überreizen." Den Betroffenen an den Lärm-Hotspots würde es vermutlich schon reichen, wenn diese einige wenige ihr Fahrverhalten ändern würden.</p> <p>Da wo verstärkt Motorradfahrer kontrolliert und Messungen vorgenommen wurden, hat sich in den meisten Fällen gezeigt, dass oftmals nur das subjektive Lautstärke-Empfinden ausschlaggebend für die Beschwerde war, denn in den meisten Fällen bewegten sich die Lärmwerte innerhalb der gesetzlichen Grenzen.</p> <p>Daher braucht die Verwaltung Messwerte, um feststellen können, in welchen Bereichen in der Stadt die größte Lärmbelastung durch Motorradfahrer herrscht. Es gibt verschiedene Methoden, um die Lärmbelastung durch Motorradfahrer zu erfassen, zum Beispiel über Leitpfosten mit einem Seitenradar oder über eine sogenannte Topo-Box.</p> <p>Die Verwaltung wird die Probleme durch den Motorradlärm erörtert, die möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärms prüfen und darauf aufbauend geeignete Maßnahmen entwickeln und umsetzen.</p> <p>Lkw-Lärm und Motorradlärm fließt in die Lärmkartierungen der kommunalen Verwaltungen nur in der Form ein, dass Motorräder bei Verkehrszählungen erfasst werden und so in die Berechnungen mit einfließen. Eine zusätzliche Belastung an einzelnen Tagen fällt dabei nicht ins Gewicht, da bei den Kartierungen Jahresmittelwerte gebildet werden.</p> <p>Die Behörde muss bereits jetzt schon vor Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern gem. StVO Tempo 30 vorschreiben. Auf der Hornschen Straße muss und wird ab der Einmündung Leopoldstraße bis zur Straße Im Langen Felde Tempo 30 angeordnet werden.</p> <p>Es besteht die Möglichkeit von Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern und z. B. Schallschutzwänden im Terrassenbereich.</p> <p>Leider gibt es dazu keine Fördermittel.</p>
---	--

	Ist eine Lärmpegelmessung an der Hornschen Str. geplant oder kann man diese beantragen?	Lärmpegelmessung werden nicht mehr durchgeführt. Siehe hierzu auch Ausführungen oben.
11	Bielefelder Straße	
11.1	<p>Die Ratsfraktion CDU – Ortsunion Heidenoldendorf beantragt, im Rahmen der öffentlichen Anhörung bzgl. des Lärmaktionsplans die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes Heidenoldendorf in die Planungen einzubeziehen. Entsprechende Planungsmittel sollen im Haushalt 2018 dargestellt werden.</p> <p>Begründung: Im Bürgerbeteiligungsprozess am 08.09.2015 im Arminspark in Heidenoldendorf wurden weitere Meinungen, Ideen und Wünsche zum vorgestellten Verkehrskonzept Heidenoldendorf diskutiert und auch priorisiert.</p> <p>Ein wichtiges Thema war die Entlastung der Anwohner im Ortskern, u. a. Bielefelder Str., Orbker Str. mit dem Ziel der Reduzierung des Durchgangsverkehr (Pkw und Schwerverkehr).</p> <p>Dazu gehört:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. veränderte Verkehrsführung an der Gaststätte Kohlpott, 2. neue Entlastungsstraße „Erdbeertrasse“ 3. eingeschränkte Straßennutzung Obnienhagen. <p>Die ersten beiden Punkte sind in die Planungen miteinzubeziehen. Insbesondere erwarten wir von der Verwaltung, dass Alle Anwohner der Pivitsheider Str. in Pivitsheide und der Lageschen Str. in Jerxen intensiv in die Planungen mit ein-</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan heißt es dazu: „<i>Aufbauend auf die grundsätzlichen Maßnahmen zur Lärminderung und den bereits vorhandenen Ansätzen in Detmold werden im Lärmaktionsplan geeignete Maßnahmen für die betroffenen Bereiche herausgearbeitet und vorgeschlagen.</i>“</p> <p><i>Eine Verbesserung der Gesamtsituation soll durch folgende Maßnahmen oder eine Kombination dieser erreicht werden:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geschwindigkeitsbegrenzung 2. Fahrbahnsanierung 3. Verkehrsplanung 4. Passiver Schallschutz <p><i>Das Maßnahmenprogramm der Kurzfristmaßnahmen bzw. in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung entspricht den Empfehlungen des Lärmaktionsplans. Es werden für die L 758 Bielefelder Straße im Ortsteil Heidenoldendorf konkret folgende Maßnahmen vorgesehen:</i></p> <p><i>Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung</i></p> <ul style="list-style-type: none">  <i>Tempo 50 tags auf dem gesamten Straßenabschnitt</i>  <i>Tempo 50 nachts auf dem Straßenabschnitt Schwarzenbrinker Straße bis Ortsteiltafel Höhe Postteichweg</i>  <i>Tempo 30 nachts auf den Straßenabschnitten Triftenstraße bis Schwarzenbrinker Straße und ab Postteichweg bis Ortsteiltafel in Höhe des Gemeindezentrums</i> <p><i>Änderung des Verkehrsflusses/der Verkehrsführung</i></p> <ul style="list-style-type: none">  <i>Änderung der Verkehrsführung im Bereich der L 758 Bielefelder/L 945 Pivitsheider Straße</i> <p>Grundsätzlich gibt die Lärmaktionsplanung die Strategie zur Lärminderung vor. Dies bedeutet für die Verkehrsplanung, dass Planungen an Hauptverkehrsstraßen und im Hauptverkehrsstraßennetz nach Möglichkeit auch zur Lärminderung beitragen sollen. Detaillierte Planungen mit Vorplanungen einschließlich Variantendarstellung und Ausführungsplanung bedürfen eines politischen Beschlusses, gehören in einen anderen Zeitablauf und erfordern die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel. Als Ergebnis der Maßnahmendefinition des Verkehrskonzeptes Heidenoldendorf steht Straßen-/Maßnahmenbezogen die veränderte Verkehrsführung an der Gaststätte Kohlpott im Fo-</p>

<p>bezogen werden, genauso wie die Anwohner in Heidenoldendorf an der Bielefelder Str. und der Orbker Str., die erheblich unter dem Lärm leiden.</p> <p>Der dritte Punkt bezieht sich auf die Anwohner an der Straße Oberrnienhagen. Auch hier gilt es, eine praktikable Lösung zu finden.</p> <p>Wir erwarten die o. a. Punkte in der Form zu berücksichtigen, um konkrete planerische Maßnahmen folgen zu lassen. Hierfür soll die Verwaltung Vorplanungen/Varianten darstellen.</p> <p>Ziel muss es sein, alle Anwohner vor gesundheitlichen Folgeschäden aufgrund von Verkehrslärm zu schützen.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in der vorgelegten Form lehnen wir ab, da wir der festen Überzeugung sind, dass acht verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Tages- und Nachtzeit und das nur auf der Bielefelder Str. dem Individualverkehr nicht zugemutet werden können bzw. der einzelne Verkehrsteilnehmer die Sinnhaftigkeit nicht nachvollziehen kann.</p> <p>Ferner wird es einen Suchverkehr für eine vermeintlich schnellere Strecke geben. Darunter leiden dann die Anwohner der Hiddeser Str., des Plantagenweges und der Oerlinghauser Str. Mit den jetzigen Planungen wird das Problem nur verlagert aber nicht gelöst.</p>	<p>kus. Daher wurde diese Maßnahme als Empfehlung in dem Maßnahmenprogramm der Kurzfristmaßnahmen bzw. in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung aufgeführt, da die Aktionspläne alle 5 Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten sind. Weitere Maßnahmen die zeitlich dann absehbar sind, werden daraufhin ergänzt.</p> <p>Mit Verkehrsverlagerungen sollen im Grundsatz Verkehrsmengen aus konfliktbelasteten Zonen über Routen mit möglichst unsensibler Nutzung abgeleitet werden. Die Lärminderungspotenziale ergeben sich bei gleich bleibenden Fahrzeugzusammensetzungen über die verringerten Verkehrsmengen, d. h. bei einer Halbierung des Verkehrs vermindert sich die Geräuschbelastung um 3 dB(A).</p> <p>Aus Sicht der Lärminderungsplanung sind die Effekte einer solchen Verkehrsverlagerung jedoch immer in ihrer Gesamtbilanz zu betrachten, da den Verkehrsabnahmen auf den zu entlastenden Straßen zwangsläufig Verkehrszunahmen in anderen Bereichen gegenüberstehen.</p> <p>Die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen sehen vor, dass auf der L758 Bielefelder Straße im Ortsteil Heidenoldendorf tagsüber eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden kann. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h in den Streckenabschnitten Pivitsheider Straße bis Schwarzenbrinker Straße und ab Postteichweg bis auf Höhe des Gemeindezentrums Bielefelder Straße ist lediglich für die Nachtzeit geplant.</p> <p>Bisherige Tempo 30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.</p>
---	--

	Im möglichen Planungsprozess sollen auch mögliche Synergieeffekte zur Erschließung künftiger Wohnbebauung (Erdbeertrasse) betrachtet werden.	<p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Eine detaillierte Vorplanung der sogenannten "Erdbeertrasse" kann aus Lärmschutzgründen sinnvoll sein wenn durch sie keine neuen Konflikträume geschaffen werden. Eine Kombination mit neuen Wohnbauflächen könnte eventuell kontraproduktiv im Sinne des Lärmschutzes sein und müsste vorab intensiv beleuchtet werden.</p>
11.2	<p>Unter Punkt 23 „Bielefelder Straße“ ist zu entnehmen, dass vorgesehen ist, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) mit dem Zusatzzeichen (22-6h) anzuordnen. Zusätzlich ist laut Ihrem Entwurf aus der Kartierung für die Geschwindigkeitsreduzierung zu erkennen, dass dieses u. a. konkret ab dem Ortseingang Pivitsheide V.L. bis zum Ortsausgang an der Augustdorfer Straße (und entgegengesetzt) vorgesehen ist. Meinem Erachten nach, sollte eine durchgängige zulässige Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) ohne Zusatzzeichen angeordnet werden. Es macht keinen Sinn, diese nur zwischen 22 und 6 Uhr anzuordnen, da in dieser Zeit der Lärm gering ist. Dieses können Sie auch aus Ihrem Ausschnitt „Straßenverkehr nachts“ entnehmen, der meine Aussage bestätigt. Der überwiegende Lärm findet tagsüber statt.</p> <p>Weiter ist zu erwähnen, dass in diesem Abschnitt weitaus schneller als 60km/h gefahren (gerast) wird. Ein Überqueren in diesem Bereich ist aufgrund dessen Lebensgefährlich! Die Kurven in diesem Bereich erschweren zusätzlich einen sicheren Übergang. Somit ist eine</p>	<p>Dieser Vorschlag wird nicht aufgenommen.</p> <p>Im Unterschied zu vielen anderen Umweltbeeinträchtigungen hat die Tageszeit einen großen Einfluss auf die Lärmwirkung. Menschen teilen ihren Tag in die unterschiedlichen Phasen des Schlafens, der Erholung und des Arbeitens ein. Die Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt die größere Empfindlichkeit der Menschen gegenüber Störungen bei der Erholung und beim Schlafen mit Zuschlägen.</p> <p>Der in der Lärmkartierung dargestellte L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden - Day Evening Night. Der L_{DEN} wird aus einem Tag-Mittelungspegel L_D, einem Abend-Mittelungspegel L_E und einem Nacht-Mittelungspegel L_N berechnet. Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht) berücksichtigt. Der L_{DEN} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.</p> <p>Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (Belastung von 22.00 Uhr – 6.00 Uhr). Der L_{Night} dient zur Bewertung von Schlafstörungen.</p> <p>D. h. wird der L_{Night} geringer durch die Reduzierung der Geschwindigkeit, wird auch der rein rechnerisch ermittelte L_{DEN} geringer.</p> <p>Für die Anordnung nach § 45 Straßen-Verkehrsordnung Tempo 30 tags werden die nutzungsspezifischen Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-STV ganztags nicht überschritten.</p> <p>Die Verkehrslärmeinwirkung "nachts" ist ungefähr 10 dB(A) geringer ist als die Verkehrslärmeinwirkung "tags". Dies ist auch aus der Darstellung in den Lärmkartierungen ersichtlich.</p> <p>Sollte eine neutrale Messungen ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p>

	<p>Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) zusätzlich begründet.</p> <p>Des Weiteren ist zu empfehlen, die Ampelschaltung/Lichtsignalsteuerung an der Kreuzung Bielefelder/Augustdorfer Straße (Pivitsheide V.L.) zu optimieren. Mir ist bewusst, dass Faktoren, wie z.B. die Anzahl überquerender Fußgänger oder Bushalte- und Parkvorgänge diesen Bereich besonders machen und eine Optimierung des Lichtsignals erschweren. Dennoch ist zu erwähnen, dass sich zu Zeiten des Berufsverkehrs eine Anstauung, vom Ortseingang Pivitsheide V.L. bis zu dieser Kreuzung (Bielefelder/Augustdorfer Straße), bildet und zusätzlich zur enormen Lärmbelastung beiträgt.</p>	<p>Diese Eingabe wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Die Eingabe wird zur Überprüfung weitergeleitet.</p>
11.3	<p>Als Anwohnerin einer der Hauptverkehrsstraßen befürworte ich natürlich Regelungen, die uns vor Lärm schützen sollen. Bei der geplanten Tempo 30-Regelung muss aber auch darauf geachtet werden, dass der Verkehr "flüssig" bleibt und sich nicht staut. Denn dann würde der Schuss nach hinten losgehen, da durch das Brems-Anfahrverhalten der Verkehrslärm noch lauter werden würde als er jetzt schon ist.</p> <p>Ganz zu schweigen von der zusätzlichen Feinstaub-Belastung, die wahrscheinlich eh schon die zugelassene Grenze für Innenstädte über-</p>	<p>Diese Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kenngroßen des Verkehrsablaufs des Kfz-Verkehrs sind die Geschwindigkeiten, die Stetigkeit und Gleichmäßigkeit des Fahrverlaufs sowie die Anzahl und Dauer der Halte. Neben der Geschwindigkeitsdämpfung führt Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 in der Regel auch zu einer Verstetigung des Fahrverlaufs mit reduzierten Brems- und Beschleunigungsanteilen. Die Frage der Anzahl und Dauer der Halte hängt ab von Störungen und von der Signalsteuerung. Selbstverständlich werden die Lichtsignalanlagen bei einer Einführung von Tempo 30 angepasst. Die Verstetigung des Fahrverlaufs mit geringeren Beschleunigungsanteilen ist eine Schlüsselgröße für Lärminderung und Luftschadstoffe. Die Lärminderung durch Tempo 30 gegenüber Tempo 50 beruht auf zwei Komponenten: Geringere Geschwindigkeit und Verstetigung des Fahrverlaufs, das heißt weniger und kürzere Brems- und Beschleunigungsphasen. Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes wird von den Knotenpunkten bestimmt. Insofern wird die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt. Auch die Leistungsfähigkeit signalgesteuerter Knotenpunkte ändert sich durch minimal andere Zeitlücken und Zeitbedarfswerte – wenn überhaupt – geringfügig. Befürchtungen, Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen führe zu Stau, sind fachlich nicht begründet. Im Ergebnis ist die Homogenität des Verkehrsflusses tagsüber in den Tempo 30-Abschnitten deutlich besser als in den Tempo 50-Abschnitten. Nachts treten keine wesentlichen Unterschiede auf.</p> <p>Bei der gegenwärtigen Fahrzeugflotte und üblicher Fahrweise bleiben die Abgasemissionen bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 in etwa gleich. Bei Berücksichtigung der Einzelheiten der Randbedingungen (Konstant Fahr-Anteil bei Tempo 50, Längsneigung, Schwerverkehrsanteil und Kraftstoffverbrauch), wird festgestellt, dass diese leicht zuneh-</p>

<p>schreitet.</p> <p>Insbesondere LKW und Busse, die an der Bielefelder Str. sehr oft entlang fahren, verursachen mit ihren Dieselmotoren erheblichen Lärm und Abgase. Eine Forderung wäre hier die Umstellung der Busse auf Elektromotoren, sobald das möglich ist (sicherlich noch in ferner Zukunft).</p>	<p>men oder leicht abnehmen. Mit Tempo 30 ist keine signifikante Erhöhung der Schadstoffemissionen verbunden. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist für Luftqualität und CO₂-Emissionen im Mittel relativ neutral.</p> <p>Im Jahr 2005, nach Inkrafttreten der neuen Feinstaub-Grenzwerte, wurde das Risiko einer Feinstaubbelastung in Detmold geprüft. Damals mit folgenden Ergebnissen:</p> <p><i>„Konkrete Messwerte für Detmold liegen nicht vor. Das Landesumweltamt betreibt ein Netz von 68 Messstationen, die kontinuierlich auch Feinstäube messen; diese Stationen konzentrieren sich im Raum Rhein/Ruhr, wo eine höhere Belastung als in OWL zu erwarten ist.“</i></p> <p>Eine Faust-Regel besagt: ab 25.000 Fahrzeugen bei beidseitiger Bebauung sollte man mit einem Feinstaub-Problem rechnen (wobei die tatsächliche Bedeutung des Straßenverkehrs in seinem Ausmaß noch umstritten ist). Die Bielefelder Straße hat im Bereich der Innenstadt laut Straßenverkehrszählung 2010 eine Fahrzeugfrequenz von 12.842 Kfz.</p> <p>Seither werden die Ergebnisse benachbarter Stationen beobachtet. Daraus ergaben sich bisher keine Hinweise, die einen anderen Schluss als den von 2005 nahe legen würden.</p> <p>Mittlerweile wird der festgelegte Tagesmittelgrenzwert von 50 µg/m³ aufgrund der bundesweit ergriffenen Maßnahmen nur noch in einzelnen Gebieten mit besonders hohem Verkehrsaufkommen überschritten. Der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ wurde in den vergangenen Jahren deutschlandweit eingehalten.</p> <p>Die eingesetzten Busse sind mit dem Umweltzeichen nach RAL-UZ 59 für "Lärmarme und schadstoffarme Kommunalfahrzeuge und Omnibusse" gekennzeichnet. Die Busse halten konsequent die festgelegten Obergrenzen für den zulässigen Lärmpegel ein.</p> <p>Angabe der SVD: <i>„Trotzdem ist allerdings festzustellen, dass die Fahrzeuge dennoch, insbesondere beim Anfahren, deutlich wahrnehmbaren Lärm produzieren.“</i></p> <p>Angabe der SVD: <i>„Die Busse sind mit der neusten Diesellabgas-Technologie dem so genannten EEV-Standard ausgestattet.“</i></p> <p>Bei EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) handelt es sich um die bis dato strengste Schadstoffemissionsrichtlinie für Verbrennungsmotoren. Die EEV-Richtlinie legt extrem niedrige Grenzwerte für den Feinstaubausstoß fest. Fahrzeuge, die mit EEV-Motoren ausgestattet sind, erfüllen die strengen Abgas- und Feinstaubwerte für bewohnte Gebiete — unabhängig davon, ob nun ein Dieselmotor, ein CNG-Antrieb (Erdgas) oder eine Hybrid-Technologie das Fahrzeug antreiben.</p>
--	--

Eine der wichtigsten Maßnahmen für den Lärm-schutz ist die Wiederaufnahme des Nachtfahr-verbots für den Schwerlastverkehr. Dieses Verbot bestand bereits in den 80er-Jahren für die Innenstadt und wurde leider irgendwann abge-schafft. Das Verkehrsaufkommen nachts ist heute aber im Vergleich zu den 80er-Jahren nicht mehr tolerierbar. Zudem nutzen die LKW die Innenstadt nachts als reine Durchgangsstre-cke und bestimmt nicht zum Anliefern an orts-ansässige Firmen.

Angabe der SVD: „Technisch ausgereifte und für den Dauerbetrieb geeignete reine Elektrobusse gibt es nicht auf dem Markt. Es wurden aktuell verschiedene Prüfungen auch im Hinblick auf andere Antriebsarten, wie z. B. Gasan-trieb, vorgenommen. Derzeit sind derartige Fahrzeuge insbesondere auf den Langlauflinien noch nicht einsatzbereit.“

Die großen deutschen Autobauer wie MAN, Daimler oder Volkswagen haben zurzeit keine Elektrobusse im Sorti-ment. Die vom Ausland (Polen, Niederlande, der Türkei und China) angebotenen Elektrobusse sind ziemlich teuer. Ein Elektrobus kann je nach Größe bis zu 700.000 Euro kosten. Busse mit Dieselantrieb sind meist nur halb so teuer. Um Fahrverbote nach dem Dieseler Urteil zu vermeiden, soll der öffentliche Nahverkehr gestärkt werde. Der Bund un-terstützt die Städte beim Kauf mit bis zu einer Milliarde Euro. Bei 22.000 Dieselnbussen in Deutschland ist das aller-dings erst einmal nur ein Tropfen auf den heißen Stein - eine Milliarde Euro würden - bei einem Durchschnittspreis von 500.000 Euro - nur für etwa 2.000 Busse reichen. Hier ist allerdings zuerst an die Großstädte gedacht.

Zurzeit gilt auf der Lagesche Straße aus Richtung Lage kommend das Vorschriftenzeichen 253: **Verbot für Kraft-fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse** mit dem Zusatzzeichen 1026-35: **Lieferverkehr frei**.

Aus Richtung Horn – Bad Meinberg kommend steht ca. 100 m vor der Kreuzung Hornsche Straße/Remmighauser Straße das Richtzeichen 442-20: **Vorwegweiser für KFZ mit einer zul. Gesamtmasse über 3,5 t** und im direkten Kreuzungsbereich das Richtzeichen 421-20: **Pfeilwegweiser für KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t**.



Vorschriftenzeichen Lagesche Str.
Richtung Innenstadt



Vorwegweiser Hornsche Straße
Richtung Innenstadt auf Remmighauser Straße



Pfeilwegweiser Kreuzungsbereich

	<p>Mir ist klar, dass die Lärmschutzmaßnahmen nicht zu weniger Verkehr führen werden. Dennoch müssen langfristig auch Maßnahmen überlegt werden, die zu Verkehrsminderungen der Hauptverkehrsstrecken führen. Denn die Innenstadt und auch die Außenbereiche wie Hiddesen und Heidenoldendorf sind zu Stoßzeiten am absoluten Limit.</p> <p>Zum Abschluß möchte ich der Stadt auch ein Lob aussprechen, da die Mitbeteiligung der Bürger an diesem Projekt von Anfang an möglich war und der Entwicklungsstand sehr transparent im Internet dargestellt ist. Das finde ich sehr gut.</p>	<p>Durch diese Maßnahmen wird der Innenstadtbereich im Zuge der der Lageschen Straße, Paulinenstraße sowie Hornschen Straße durch den Lkw-Verkehr entlastet. Auf der Hornschen Straße sollte geprüft werden, ob die Wegweiser durch das Vorschriftenzeichen 253 und das Zusatzzeichen 1026-35 in Fahrtrichtung Zentrum ergänzt werden. Im weiteren Verlauf des Nordrings werden die Kreuzungsbereiche überprüft, inwieweit an den Kreuzungsbereichen die Durchfahrtsregelungen ergänzt werden müssen.</p> <p>Aus Richtung Augustdorf kommend gibt es keine Regelungen zum Lkw-Verkehr. Im Zuge der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Änderung der Verkehrsführung im Bereich der L 758 Bielefelder Straße könnte auch für den weiteren Verlauf in Richtung Innenstadt eine Entlastung erreicht werden.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Langfristiges Ziel der Stadt Detmold ist es, durch eine gelenkte Verkehrsführung die Innenstadt durch Verkehrsverlagerung deutlich zu entlasten. Dies soll kurzfristig über eine Änderung, auch weiträumig, der Vorwegweiser bzw. Wegweisertafel und langfristig über die Leistungssteigerung der B 239 (Nordring) erreicht werden. Mit der Grundlagenplanung ist 2010 begonnen worden. Hauptzielstellung wird es sein, die Hauptverkehrsbelastungen auf die B 239 zu konzentrieren, um die Betroffenheit möglichst gering zu halten.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
12	Augustdorfer Straße	
12.1	<p>Siehe hierzu Nr. 11.2.</p> <p>Unter Punkt 23 „Bielefelder Straße“ ist zu entnehmen, dass vorgesehen ist, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) mit dem Zusatzzeichen (22-6h) anzuordnen. Zusätzlich ist laut Ihrem Entwurf aus der Kartierung für die Geschwindigkeitsreduzierung zu erkennen, dass dieses u. a. konkret ab dem Ortseingang</p>	<p>Dieser Vorschlag wird nicht aufgenommen.</p> <p>Im Unterschied zu vielen anderen Umweltbeeinträchtigungen hat die Tageszeit einen großen Einfluss auf die Lärmwirkung. Menschen teilen ihren Tag in die unterschiedlichen Phasen des Schlafens, der Erholung und des Arbeitens ein. Die Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt die größere Empfindlichkeit der Menschen gegenüber Störungen bei der Erholung und beim Schlafen mit Zuschlägen.</p> <p>Der in der Lärmkartierung dargestellte L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden – Day Evening Night. Der L_{DEN} wird aus einem Tag-Mittelungspegel L_D, einem Abend-Mittelungs-</p>

	<p>Pivitsheide V.L. bis zum Ortsausgang an der Augustdorfer Straße (und entgegengesetzt) vorgesehen ist. Meinem Erachten nach, sollte eine durchgängige zulässige Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) ohne Zusatzzeichen angeordnet werden. Es macht keinen Sinn, diese nur zwischen 22 und 6 Uhr anzuordnen, da in dieser Zeit der Lärm gering ist. Dieses können Sie auch aus Ihrem Ausschnitt „Straßenverkehr nachts“ entnehmen, der meine Aussage bestätigt. Der überwiegende Lärm findet tagsüber statt.</p> <p>Weiter ist zu erwähnen, dass in diesem Abschnitt weitaus schneller als 60km/h gefahren (gerast) wird. Ein Überqueren in diesem Bereich ist aufgrund dessen Lebensgefährlich! Die Kurven in diesem Bereich erschweren zusätzlich einen sicheren Übergang. Somit ist eine Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) zusätzlich begründet.</p>	<p>pegel L_E und einem Nacht-Mittelungspegel L_N berechnet. Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht) berücksichtigt. Der L_{DEN} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.</p> <p>Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (Belastung von 22.00 Uhr – 6.00 Uhr). Der L_{Night} dient zur Bewertung von Schlafstörungen.</p> <p>D. h. wird der L_{Night} geringer durch die Reduzierung der Geschwindigkeit, wird auch der rein rechnerisch ermittelte L_{DEN} geringer.</p> <p>Für die Anordnung nach § 45 Straßen-Verkehrsordnung Tempo 30 Tags werden die nutzungsspezifischen Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-STV ganztags nicht oder nur vereinzelt überschritten.</p> <p>Die Verkehrslärmeinwirkung „nachts“ ist ungefähr 10 dB(A) geringer ist als die Verkehrslärmeinwirkung „tags“. Dies ist auch aus der Darstellung in den Lärmkartierungen ersichtlich.</p> <p>Sollte eine neutrale Messungen ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an dem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p>
12.2	<p>Wir möchten Ihnen ein großes Lob für die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen in Detmold aussprechen. Dies ist ein mutiger Schritt in die richtige Richtung, sowohl was Lärm, als auch Umweltbelastungen betreffen. Wir hoffen sehr, dass Ihre Planung durch die Politik umgesetzt wird und nicht durch die Pressekampagne der IHK und die dadurch geschürte „Panik“ gefährdet wird. Auch wenn wir selbst - leider - pendeln müssen, ist uns klar, dass Lärm krank macht und der Gesundheitsschutz der Anwohner vorgehen muss.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Als Pivitsheider freuen wir uns besonders über die Planung von Tempo 50 auf der L 758 (Augustdorfer Straße) ab dem „Freibad Fischerteich“. Die Versetzung dieses Ortseingangsschildes war sicher lange überfällig, zumal sich auf beiden Seiten der Augustdorfer Straße Wohngebiete befinden und daher viele Fußgänger und Radfahrer, insbesondere auch Kinder (etwa zum Freibad), dort unterwegs sind. Deshalb spricht dort aus unserer Sicht sogar viel für ein auch tagsüber durchgängiges Tempo 30, welches sowohl dem Lärmschutz als auch einem „Zusammenwachsen“ der links- und rechtsseitig der Augustdorfer Straße gelegenen Ortsteile dienen würde.</p> <p>Auch hoffen wir sehr, dass das neue Tempo 50 regelmäßig kontrolliert wird – denn leider wird auch im Innenbereich des jetzigen Ortschildes (ab Lilienweg) vielfach zu schnell gefahren. Vielleicht würde es hier auch helfen, das innerörtliche Gepräge gestalterisch mehr zu betonen - etwa mit Hilfe einer Fußgängerinsel auf Höhe der Haltestelle Auto Gaus, welche auch die Sicherheit der Busfahrgäste deutlich verbessern würde, oder mit dekorativen Elementen wie Blumenkübeln am Straßenrand.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird nicht aufgenommen.</p> <p>Siehe hierzu Nr. 12.1.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Die Einhaltung der bestehenden bzw. der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten bzw. im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigten Minderungspotentiale sichern zu können.</p> <p>Zu diesem Zweck sollten verstärkt mobile Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben auf Grund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigen Effekt. Daher wird vorgeschlagen, die Zahl der mobilen Überwachungen auszudehnen.</p> <p>Sofern neutrale Messungen ergeben haben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an einem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p>
12.3	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.8.</p> <p>Eine weitere Stelle sehen wir in Pivitsheide, wo (von Augustdorf kommend) in der Kurve erst 50 ist (sinnvoll), dann wieder 70 und dann wieder 50. Da wäre durchgehend 50 sicher hilfreich, da</p>	<p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist im Bereich der Augustdorfer Straße ab der Straße am Fischerteich eine durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 vorgesehen.</p>

	auch hier ein Freibad liegt und viele Häuser anliegen.	
13	Blomberger Straße	
	<p>Frau M. meldet sich telefonisch und erklärt, dass ihre Wohnungsfenster zur Blomberger Str. liegen und sie den Verkehr dort als sehr laut und störend empfindet. Sie ist aufgrund ihrer Krankheit lärmempfindlich und bittet darum, an der Straße die möglichen Messungen und Lärmkontrollen durchzuführen. Leider kann sie nicht zur Bürgerveranstaltung "Lärmaktionsplan" kommen, es ist aber bereits abgesprochen worden, dass Frau M. das Besprechungsprotokoll nach Hause zugesandt wird. Sie bittet um telefonische Rückmeldung zur weiteren Vorgehensweise.</p> <p>Frau M. findet es schade, dass sich nur um die Bundes- und Landesstraßen gekümmert wird und nicht um die Gemeindestraßen.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Blomberger Straße ist ein Gemeindestraße.</p> <p>Lärmpegelmessungen werden nicht mehr durchgeführt. Seit 1980 gibt es ein Berechnungsverfahren nachdem der von einer Straße abgestrahlte Lärm (Emissionspegel) unter Berücksichtigung einiger Parameter insbesondere Verkehrsdichte, Lkw-Anteil, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Fahrbahnoberfläche berechnet wird. Grundlage für diese Berechnungen ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die alle 5 Jahre (zuletzt 2015) durch Zählungen ermittelt wird.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>
14	Remmighauser Straße	
	<p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 2 für die Stadt Detmold sieht immer wieder vor, den Verkehr auf die B 239 gezielt zu verlagern, d. h. der Lärm wird verschoben. Das bedeutet auch, dass die Anwohner in einem besonderen hohen Maße zu schützen sind.</p> <p>Es sollte auch eine Selbstverständlichkeit für die Stadtverwaltung Detmold sein, auch für diese Bürgerinnen und Bürger Vorsorge zu betreiben, damit im Vorfeld bereits mögliche Gesundheitsschädigungen nicht entstehen können.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>An der Remmighauser Straße in Meiersfeld sollten daher weiterreichende Maßnahmen vorgenommen werden, als die bisher im Entwurf geplanten.</p> <p>Aus diesem Grund beantragen wir:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Vz 274) vom Kreuzungsbereich (Bad Meinberger Straße/Remmighauser Straße) bis zum Knotenpunkt (Hornsche Straße/Remmighauser Straße) festzusetzen. Außerdem ist für die Zeit von 22 h - 6 h die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festzusetzen. <p>Eine Vorlegung des Vorschriftszeichens (Vz 274) auf der Höhe Remmighauser Straße Nr. 35 sehen wir als unzureichend an.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Kreuzungsbereich (Bad Meinberger Straße/Remmighauser Straße) würde mit dem Vorschriftzeichen (Vz 274) beruhigt. Diese Beruhigung sehen wir als sehr relevant an, da der Kreuzungsbereich sehr häufig eine Unfallstelle darstellt (siehe Unfallstatistik). – Nach dem Kreuzungsbereich erfolgt eine scharf gezogene Kurve, diese würde mit dem Vorschriftzeichen (Vz 274) entschärft. – Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vom Kreuzungsbereich bis zum Standort des Vorschriftszeichens 50 km/h (Höhe Remmighauser Straße 35) macht keinen Sinn, da diese Geschwindigkeit auf der kur- 	<p>Dieser Vorschlag wird teilweise aufgenommen.</p> <p>Das Vorschriftszeichen 274-55: Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h wird auf Höhe der Meiersfelder Straße vorverlegt und durchgängig für die Remmighauser Straße bis zum Knotenpunkt Hornsche Straße angeordnet.</p> <p>Bei Annäherung an eine Ortschaft orientiert der Kraftfahrer sein Fahrverhalten auf den Punkt der beginnenden Bebauung hin. In diesem Bereich drohen ihm Gefahren. Erst ab der Meiersfelder Straße wird durch den Eindruck des Straßenraums, beidseitige Bebauung sowie beidseitige Ein- und Ausfahrten, optisch die Wahrnehmung des Kraftfahrers unterstützt die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsreduzierung zu erkennen.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung der Remmighauser Straße nördlich vor dem Kreuzungsbereich beträgt 70 km/h. Bei grüner Ampel und Fahrt in Richtung Hornsche Straße wird der Abschnitt Kreuzung bis zur Meiersfelder Straße zum Ausrollen benötigt, da die Geschwindigkeit nicht schlagartig auf der Kreuzung gesenkt werden darf.</p> <p>Durch die Geschwindigkeitsreduzierung von bisher 70 km/h auf 50 km/h ab der Meiersfelder Straße bis auf Höhe der Fabrik LEAX Brinkmann werden Immissionswerte an der vorhandenen Bebauung sowohl tags als auch nachts reduziert. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit nachts (22h–6 h) auf 30 km/h kann jedoch das Ergebnis der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Begleituntersuchungen bzw. eines der weiteren Lärmaktionspläne sein.</p> <p>Der Kreuzungsbereich Bad Meinberger Straße/Remmighauser Straße gehörte laut Kreis Polizeibehörde in den letzten 3 Jahren nicht zu den Unfallhäufungsstellen.</p> <p>Bei grüner Ampel und Fahrt in Richtung Hornsche Straße wird der Abschnitt Kreuzung bis zur Meiersfelder Straße zum Ausrollen benötigt, da die Geschwindigkeit nicht schlagartig auf der Kreuzung gesenkt werden darf. Die langstreckte Kurve kann ohne Schwierigkeiten mit 70 km/h durchfahren werden.</p>
--	--

<p>zen und kurvigen Strecke nicht erreicht werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wegen dem geringen Abstand der Wohnhäuser zur Straße und der vielen Ein- und Ausfahrten ist die Anlage eines Lärmschutzwalls nicht möglich. – Gefährdung des Fledermausbestandes in Meiersfeld. <p>– Maishäcksler, Rübenroder und –mäuse und Trecker mit Anhängern sind mit breiten und wuchtigen Reifen auf der Straße mit höherer Geräusentwicklung unterwegs. Die Abrollgeräusche sind deutlich lauter als bei einem Lkw mit vergleichbarer Fahrgeschwindigkeit. Mit der Breitreifung ist auch die Fahrzeugbreite von drei Metern keine Seltenheit. Diese Fahrzeuge sind wie Lkw bis tief in die Nacht unterwegs.</p> <p>– Überholverbot (Vz 276)</p> <p>Die Anordnung eines Überholverbotes sehen wir als zwingend erforderlich an.</p>	<p>Wird bestätigt.</p> <p>Ein bislang unterschätzter Gefährdungsfaktor für den Fledermausbestand ist der Straßenverkehr. Auch der Straßenverkehr fordert Opfer unter den Fledermäusen: Mit ihrem sonst so perfekten Ortungssystem können sie sehr schnelle Objekte, wie Autos, anscheinend nicht richtig erfassen. Die Zahl der zufällig gefundenen Unfallopfer ist vermutlich nur ein winziger Bruchteil der tatsächlichen Zahl.</p> <p>Gerade an Landstraßen, die durch nahrungsreiche Gebiete, wie zum Beispiel Wälder, entlang von Gewässern oder Wiesenlandschaften führen, verunglücken zahlreiche Fledermäuse. Untersuchungen haben ergeben, dass insbesondere Autos, die zwischen 70 und 100 km/h schnell fahren, von den Fledermäusen nicht mehr rechtzeitig wahrgenommen werden können und es zu Zusammenstößen kommt.</p> <p>Eine genaue Abschätzung der Bedeutung des Autoverkehrs als Gefährdungsursache bedarf zwar noch weiterer Untersuchung, doch durch die zunehmende Motorisierung wird dieser Aspekt immer mehr als eine Ursache für den Bestandsrückgang in den Vordergrund drängen.</p> <p>Auch dieser Sachverhalt spricht für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h. Bei der Zählung wird eine Differenzierung nach 7 Fahrzeugarten vorgenommen. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Spezial- und Sonderkraftfahrzeuge werden ihrer Bauart entsprechen den Lastkraftwagen ohne Anhänger (LoA) oder den Lastzügen mit Anhänger (Lzg) zugeordnet. Diese beiden Fahrzeugarten bilden zusammen mit weiteren den sogenannten Schwerverkehr (SV) der als maßgebender Lkw-Anteil in Prozent in der Pegelberechnung besonders berücksichtigt wird.</p> <p>Die drei zuerst genannten Maschinen sind Erntemaschinen und werden zudem nur saisonal eingesetzt.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Das Vorschriftenzeichen 276: Absolutes Überholverbot mit dem Zusatzzeichen 1049-11: Kraftfahrzeuge und Züge bis 25 km/h dürfen überholt werden wird auf Höhe der Meiersfelder Straße und durchgängig für die Remmighauser Straße bis auf Höhe der Fabrik LEAX Brinkmann angeordnet.</p>
---	--

<p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Überholvorgänge erzeugen Lärm. Da der Detmolder Osten ein landwirtschaftlicher geprägter Raum ist, werden sehr häufig landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lkw überholt. – Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärminderung erreichen. Das Geräusch ist gleichmäßiger (weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge). – Reduzierung der Unfallgefahr, da wir Anwohner mehrmals beim Linksabbiegen in unsere Einfahrten von Fahrzeugen links überholt wurden. – Verstärkte mobile Geschwindigkeitsüberwachung <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen des Lärmaktionsplans haben nur eine Wirkung, wenn diese dauerhaft in wechselnden engen Zeiträumen überwacht werden. <p>Diese Antrag und die Umsetzung ist ein kleiner aber wirkungsvoller Schritt, die die bewusst gewollte Lenkung des gesamten Detmolder Lkw- und Pkw-Verkehrs auf den Nordring (B239) mit sich bringt.</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsreduzierung soll damit auf dem relativ geraden Streckenabschnitt eine harmonische Fahrweise (Verstetigung) durch eine geringe Zahl von Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen erreicht werden. Zusätzlich wird damit Einfluss auf das Fahrverhalten von permanent Rasern, Sportwagen und Motorrädern auf dem Streckenabschnitt genommen.</p> <p>Ziel dieser Maßnahme ist es, in hoch belasteten Straßenabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes die Verkehrssituation zu verbessern. Zusatznutzen: Als Nebeneffekte verringern sich die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf den betreffenden Abschnitten. Durch eine Reduzierung der Anfahr- und Abbremsvorgänge sinkt weiterhin das Risiko von Straßenverkehrsunfällen.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Die Einhaltung der bestehenden bzw. der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten bzw. im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigten Minderungspotentiale sichern zu können.</p> <p>Zu diesem Zweck sollten verstärkt mobile Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben auf Grund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigen Effekt. Daher wird vorgeschlagen, die Zahl der mobilen Überwachungen auszudehnen.</p> <p>Sofern neutrale Messungen ergeben haben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an einem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p>
---	--

15	Am Knapp	
	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.8.</p> <p>Eine weitere Anmerkung haben wir zur Straße "Am Knapp". Als wir nach Hiddesen zogen, war dies noch eine Einbahnstraße. Inzwischen ist sie das nicht mehr, und besonders morgens nutzen sehr viele Autofahrer diese Straße und den Lärchenweg, an dem wir wohnen, um z.B. aus dem Bereich Uhlenburgstraße schneller in Richtung Pivitsheide/Truppenübungsplatz fahren zu können. Das Lärmaufkommen ist dadurch besonders von ca. 6 bis 8 h deutlich gestiegen. Dazu kommt, dass die beiden Straßen sehr schmal sind und zum Teil hier deutlich schneller als 30 gefahren wird.</p> <p>Wir haben kleine Kinder und fühlen uns morgens doch oft etwas unsicher dadurch. Dazu kommt, dass "Am Knapp" ein Spielplatz liegt und hier nun auch viel Durchgangsverkehr entlang fährt, was nicht gut ist. Wir würden uns freuen, wenn hier wieder über Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung nachgedacht werden könnte - seien dies Einbahnstraßenregelungen oder Spielstraßen oder andere Idee.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Die Einhaltung der bestehenden bzw. der im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind von hoher Bedeutung, um die angestrebten bzw. im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigten Minderungspotentiale sichern zu können.</p> <p>Zu diesem Zweck sollten verstärkt mobile Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben auf Grund der Unvorhersehbarkeit einen langfristigen Effekt. Daher wird vorgeschlagen, die Zahl der mobilen Überwachungen auszudehnen.</p> <p>Sofern neutrale Messungen ergeben haben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit an einem Streckenabschnitt oberhalb einer Toleranz von 5 km/h von mehr als 15 % der Verkehrsteilnehmenden und damit überdurchschnittlich häufig überschritten wird, kann an dieser Stelle eine mobile Messstelle zur Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet werden.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Am Knapp und der Lärchenweg sind Gemeindestraßen.</p> <p>Am Knapp und der Lärchenweg liegen seit längerer Zeit in einer Tempo-30 Zone.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen und oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten, wenn dies zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich ist. Als Rechtsgrundlage für die Anordnung kommt allein § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 Straßen-Verkehrsordnung (StVO) in Betracht.</p> <p>In § 45 Abs. 9 StVO ist des Weiteren geregelt, welche Anforderungen an den Eingriffstatbestand des § 45 Abs. 1 StVO zu stellen sind. Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung - hier: das Recht auf Schutz vor Lärm und Abgasen - erheblich übersteigt.</p> <p>Die Eingabe wird zur Überprüfung weitergeleitet.</p>

16	Akazienstraße	
	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.8.</p> <p>Auch finden wir es unsäglich, dass unheimlich viele Fahrzeuge - zurzeit zur Vermeidung der Baustelle, aber auch sonst wegen der Ampel - morgens und mittags den engen Akazienweg, eigentlich wie der Lärchenweg eine reine Wohnstraße, nutzen. Vielleicht könnten hier auch Anliegerstraßenregelungen (Lärchenweg, Akazienweg) nützen.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Akazienstraße ist eine Gemeindestraße.</p> <p>Die Akazienstraße liegt seit längerer Zeit in einer Tempo-30 Zone.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen und oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten, wenn dies zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich ist. Als Rechtsgrundlage für die Anordnung kommt allein § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 Straßen-Verkehrsordnung (StVO) in Betracht.</p> <p>In § 45 Abs. 9 StVO ist des Weiteren geregelt, welche Anforderungen an den Eingriffstatbestand des § 45 Abs. 1 StVO zu stellen sind. Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung - hier: das Recht auf Schutz vor Lärm und Abgasen - erheblich übersteigt.</p> <p>Die Eingabe wird zur Überprüfung weitergeleitet.</p>
17	Lärchenweg	
	<p>Siehe hierzu Nr. 16.</p> <p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.8.</p> <p>Auch finden wir es unsäglich, dass unheimlich viele Fahrzeuge - zurzeit zur Vermeidung der Baustelle, aber auch sonst wegen der Ampel - morgens und mittags den engen Akazienweg, eigentlich wie der Lärchenweg eine reine Wohnstraße, nutzen. Vielleicht könnten hier auch Anliegerstraßenregelungen (Lärchenweg, Akazienweg) nützen.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Der Lärchenweg ist eine Gemeindestraße.</p> <p>Der Lärchenweg liegt seit längerer Zeit in einer Tempo-30 Zone.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen und oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten, wenn dies zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich ist. Als Rechtsgrundlage für die Anordnung kommt allein § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 Straßen-Verkehrsordnung (StVO) in Betracht.</p> <p>In § 45 Abs. 9 StVO ist des Weiteren geregelt, welche Anforderungen an den Eingriffstatbestand des § 45</p>

		<p>Abs. 1 StVO zu stellen sind. Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung - hier: das Recht auf Schutz vor Lärm und Abgasen - erheblich übersteigt.</p> <p>Die Eingabe wird zur Überprüfung weitergeleitet.</p>
18	Kreuzung Industrie-/Paulinen-/Wotanstraße	
	<p>Bekanntlich sind meine Frau und ich doppelt betroffen, weil unsere Elternhäuser in der Paulinen- und Paulinenstraße/Ecke Wotanstraße 3 gelegen sind. Die Häuser können nur durch Sicherstellung der Vermietbarkeit erhalten werden, die sich nach Einbau von 3-Schicht-Lärmschutzfenstern auf der Schlafzimmer-Straßenseite (Förderung durch StraßenNRW, über 3 Jahre nach Antragstellung) in der Paulinenstraße erheblich verbessert und die Wohnqualität auf ein erträgliches Maß angehoben hat! Wir selbst wohnen seit 1974 in Mainz (350km) und können deshalb nur mit Aufwand und Zeitverzug auf Problemstellungen in Detmold reagieren (gern verweise ich auf früheren Schriftverkehr mit Ihnen in Sachen Paulinenstraße 8). Am Umfang dieser Eingabe mögen Sie deren Wichtigkeit für uns ablesen.</p> <p>Nachdem die Paulinenstraße wegen der Nordumgehung von B 239 auf L 758 (K13) herabgestuft wurde und demnach aus dem bisherigen Lärmaktionsplan Stufe 2 (bis dahin Baulastträger Straßen NRW) herausgefallen ist, ist der Bereich von der Bismarckstraße bis Lagesche Straße für die Lärmaktionsplanung Stufe 2 für die Stadt Detmold offensichtlich nun bedeutungslos geworden und auch auf dem Lärm-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Industrie- und Wotanstraße sowie die Paulinenstraße nördlich der Bielefelder Straße sind Gemeindestraßen.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>

Kartenmaterial in keiner Weise dargestellt. Der Kreuzungsbereich Industriestraße/Paulinenstraße/Wotanstraße wird nicht als neuer Brennpunkt identifiziert, obwohl direkt mit der Neueinstufung der Paulinenstraße in Verbindung zu bringen. Die dort bestehende Problemlage für die Anwohner möchte ich hiermit unter Hinweis auf GKZ: 05766020, Seiten 7 - 14 ff ansprechen und habe dazu Vorschläge und ein paar Fotos zusammen gestellt (PPT-Darstellung).

Die Lärm- und sonstigen Emissionsprobleme (CO₂, NO_x) haben sich bis auf den verminderten Durchgangsverkehr von LKW über 7,5 t für uns durch die reine Herabstufung nicht verändert (entgegen der Aussage unter A. Vorhandene Maßnahmen, Seite 7, wurde bisher an keiner der Einfallstraßen ein Durchfahrtsverbot für LKW ausgeschildert. Stand 16.09.2017).

Zurzeit gilt auf der Lagesche Straße aus Richtung Lage kommend das Vorschriftszeichen 253: **Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse** mit dem Zusatzzeichen 1026-35: **Lieferverkehr frei**.

Aus Richtung Horn – Bad Meinberg kommend steht ca. 100 m vor der Kreuzung Hornsche Straße/Remmighauser Straße das Richtzeichen 442-20: **Vorwegweiser für KFZ mit einer zul. Gesamtmasse über 3,5 t** und im direkten Kreuzungsbereich das Richtzeichen 421-20: **Pfeilwegweiser für KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t**.



Vorschriftszeichen Lagesche Str.
Richtung Innenstadt






Vorwegweiser Hornsche Straße
Richtung Innenstadt auf Remmighauser Straße



Pfeilwegweiser Kreuzungsbereich

<p>Die Wotanstraße hat sich besonders seit der Herabstufung der alten B239 im Laufe der letzten Jahre als Teil einer stadtkquerenden Magistrale entwickelt und damit die „Aura“ einer Transitachse angenommen (siehe Punkt 3. Verkehrsplanung, Seite 9, GKZ: 05766020) mit einem unglaublichen Verkehrsaufkommen und ganz erheblichen Auswirkungen im Kreuzungsbereich mit der Paulinenstraße direkt vor unseren Schlafzimmern. Und das zu den bereits vorhandenen Belastungen durch Blockheizwerk, Eisenbahn, Stadtbusse, zusätzlich P&R Kronenplatz, nun neu Parkhaus Finanzamt mit Klinikparkern und dem avisierten Ausweich bei Umbau Parkhaus Lustgarten. Ein Grund dafür ist auch die nun großzügige, mehrspurige und vor allem geradlinige (jetzt auch komplett baumlose) Straßenführung in diesem Bereich. Für Autofahrer stellt diese Querung unter Umgehung der B 239 neu inzwischen offensichtlich die bevorzugte Verbindung in alle Richtungen dar. Damit ist etwas eingetreten, was die Verkehrsplanung eigentlich verhindern will: die Schaffung neuer Verbindungslinien zu Lasten bestehender Wohnbereiche, die in diesem Fall die Stadt förmlich in „zwei Hälften“ teilt.</p>	<p>Durch diese Maßnahmen wird der Innenstadtbereich im Zuge der der Lageschen Straße, Paulinenstraße sowie Hornschen Straße durch den Lkw-Verkehr entlastet. Auf der Hornschen Straße sollte geprüft werden, ob die Wegweiser durch das Vorschriftenzeichen 253 und das Zusatzzeichen 1026-35 in Fahrtrichtung Zentrum ergänzt werden. Im weiteren Verlauf des Nordrings werden die Kreuzungsbereiche überprüft, inwieweit an den Kreuzungsbereichen die Durchfahrtsregelungen ergänzt werden müssen.</p> <p>Aus Richtung Augustdorf kommend gibt es keine Regelungen zum Lkw-Verkehr. Im Zuge der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Änderung der Verkehrsführung im Bereich der L 758 Bielefelder Straße könnte auch für den weiteren Verlauf in Richtung Innenstadt eine Entlastung erreicht werden.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Industrie- und Wotanstraße sowie die Paulinenstraße nördlich der Bielefelder Straße sind Gemeindestraßen.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>
---	--

<p>Bereits im Lärm-Aktionsplan Stufe 1) 2010 der Stadt DT wurde das Verkehrsaufkommen mit 7,3 Millionen KFZ/Jahr angesetzt. Neue Zahlen sind mir nicht bekannt.</p> <p>Es ist unbestritten, dass für die Autofahrer mit der heutigen Situation eine fast perfekte Lösung gefunden wurde, leider nicht ohne enorme Auswirkungen auf die Menschen, die schon lange vorher da waren!</p> <p>Dies macht ein Wohnen dort nach heutigen Standards nicht nur ziemlich unattraktiv, sondern auch zunehmend gesundheitsgefährlich. Zur hohen Lärmbelastung durch die Ampelzyklen bei der Querung der Kreuzung kommen die Feinstaub- und besonders NO_x-Belastung durch die Fahrzeuge während der Warte-Standphase mit permanent laufenden Motoren (davon ca. 40% Diesel). Dabei bilden sich vor den Ampeln lange Schlangen direkt vor unserer Tür (bis weit über 50 Fahrzeuge morgens und abends in der Rush-Hour), so dass eine durchgehende Emissions- und Lärmbelastung entsteht. In den Nachtstunden werden die Abbrems- und Anfahrphasen wegen des umgebenden dann niedrigeren Lärm-Grundpegels als besonders stark empfunden: offene Fenster zur Lüftung zur Straßenseite sind unmöglich!</p> <p>Direkt betroffen sind nach meiner Einschätzung die ca. 30 Mietparteien der Häuser im direkten Kreuzungsbereich.</p>	<p>Der Streckenabschnitt der Paulinenstraße nördlich der Bismarckstraße war auch 2010 nicht Inhalt des Lärmaktionsplans der 1. Stufe. Die angegebene Verkehrsbelastungszahl bezieht sich auf den Streckenabschnitt Bismarckstraße bis Leopoldstraße.</p> <p>Im Jahr 2005, nach Inkrafttreten der neuen Feinstaub-Grenzwerte, wurde das Risiko einer Feinstaubbelastung in Detmold geprüft. Damals mit folgenden Ergebnissen:</p> <p><i>„Konkrete Messwerte für Detmold liegen nicht vor. Das Landesumweltamt betreibt ein Netz von 68 Messstationen, die kontinuierlich auch Feinstäube messen; diese Stationen konzentrieren sich im Raum Rhein/Ruhr, wo eine höhere Belastung als in OWL zu erwarten ist.“</i></p> <p>Eine Faust-Regel besagt: ab 25.000 Fahrzeugen bei beidseitiger Bebauung sollte man mit einem Feinstaub-Problem rechnen (wobei die tatsächliche Bedeutung des Straßenverkehrs in seinem Ausmaß noch umstritten ist). Die Paulinenstraße hat in diesem Bereich eine Fahrzeugfrequenz von ca. 16000 Kfz und die Wotanstraße von ca. 15000 Kfz. Der Kreuzungsbereich weist jedoch keine geschlossene beidseitige Bebauung auf.</p> <p>Seither werden die Ergebnisse benachbarter Stationen beobachtet. Daraus ergaben sich bisher keine Hinweise, die einen anderen Schluss als den von 2005 nahe legen würden.</p> <p>Mittlerweile wird der festgelegte Tagesmittelgrenzwert von 50 µg/m³ aufgrund der bundesweit ergriffenen Maßnahmen nur noch in einzelnen Gebieten mit besonders hohem Verkehrsaufkommen überschritten. Der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ wurde in den vergangenen Jahren deutschlandweit eingehalten.</p> <p>Die Luftqualität wird in Nordrhein-Westfalen in Belastungsgebieten regelmäßig durch Messung oder Modellrechnung überwacht. Für die Gebiete, in denen die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden, müssen Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Zuständig für den Regierungsbezirk Detmold ist die Bezirksregierung Detmold.</p> <p>In dem von der Bezirksregierung Detmold veröffentlichten "Gemeinsamen Überwachungsplan für den Regierungsbezirk Detmold" (03/2016) heißt es auf Seite 4: <i>„Im Regierungsbezirk Detmold stellt ausschließlich der Luftschadstoff Stickstoffdioxid eine über dem europäischen Grenzwert von 40 µg/m³ NO₂ Belastung dar. Andere Luftschadstoffe, wie beispielsweise Feinstaub, liegen deutlich unter den jeweils relevanten Grenzwerten.“</i></p>
---	---

<p><u>Vorschlag zu „Lärm“:</u></p> <p>Die Umsetzung eines guten Verkehrsflusses scheint unter Hinnahme begleitender Nachteile gut gelungen. Verbesserungen sind nur sehr bedingt möglich, im passiven Bereich jedoch zwingend erforderlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ich bitte den Knotenpunkt/Kreuzungsbereich Industrie-Paulinen-Wotanstraße in den Lärmaktionsplan der Stadt Detmold aufzunehmen, zu thematisieren und entsprechend darzustellen. 2. Im Kreuzungsbereich: Tempo 30-Begrenzung Industriestraße, beginnend etwa Höhe Thusneldastraße bis etwa Beginn neues Parkhaus Wotanstraße (für beide Richtungen). Zeichen 274-53 mit Zusatz 22-6 Uhr (täglich), Lärmschutz. Hiermit soll die „Raserei“ bei der Querung besonders nachts vermindert werden. Evtl. kommt die Installation einer stationären Blitzampel in Betracht! 3. Als passiver Schutz ist der Einbau von Lärmschallschutzfenstern mit Lüftungsanlage an allen straßenseitigen Fenstern des Hauses Wotanstr. 3 dringend erforderlich (Schlafzimmer)! Ein Lüften zur Straßenseite ist unmöglich. Da nach der Umstufung der 	<p>Im Regierungsbezirk waren aktuell für folgende Gemeinden Luftreinhaltepläne aufzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none">  Luftreinhalteplan für die Stadt Bielefeld  Luftreinhalteplan für die Stadt Halle (Westf.)  Luftreinhalteplan für die Stadt Paderborn. <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Industrie- und Wotanstraße sowie die Paulinenstraße nördlich der Bielefelder Straße sind Gemeindestraßen.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p> <p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus sowie die Einrichtung eines städtischen Fördertopfes für passive Schallschutzmaßnahmen, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>
---	---

<p>Paulinenstraße nicht mehr die Straßen-NRW sondern die Stadt Detmold Straßenbaulastträger ist, bitte ich hiermit um die Aufnahme und Einleitung der entsprechenden Fördermaßnahme. Auch, wenn ein Programm hierfür bisher nicht vorgesehen sein sollte, muss diese Maßnahme eingeplant werden: so kann es nicht bleiben!</p> <p>Der Ankauf des Hauses inkl. des an die Paulinenstraße grenzenden im Familienbesitz befindlichen Eckgrundstücks durch die Stadt wäre ein anderer letzter Lösungsweg!</p> <p>Vorschlag: Sicherheit und Baukörperverschmutzung</p> <p>Allgemein: Im Gegensatz zum Haus auf der anderen Straßenseite mit breiten Bürgersteigen ist durch den bei solcher Verkehrslast zu geringen Abstand zwischen Straßenrand und Haus Wotanstr.3 die Wahrnehmung der Gesamtbelastung (Lärm, andere Emissionen) besonders stark!</p> <p>1. An der Grundstücksgrenze Haus Wotanstr. 3 befindet sich eine Engstelle: hier ist der Bürgersteig so schmal, dass Passanten (extrem z.B. eine Person mit Kinderwagen oder Rollstuhl-/RollatorbenutzerInnen) bei Vorbeifahrt von PKW und hier besonders bei LKW akut gefährdet sind! Durch Anbringung einer „Randverkleidung, etwa Nähe der Bordsteinkante“ (siehe Beispiel-Fotos) kann die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf die Engstelle erhöht und der Schutz der Passanten verbessert werden.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Die Eingabe wurde zur weiteren Überprüfung weitergeleitet.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Es handelt sich hierbei um eine schon länger bestehende Situation, die zurzeit nicht entschärft werden kann. Auch der Vorschlag einer Randverkleidung entlang der Bordsteinkante ist kein Lösungsansatz. Bedingt durch einzuhalten- de Sicherheitsabstände würde die Gehwegbreite noch schmaler werden.</p>
--	--

	<p>2. Außerdem kommt es bei Regen und besonders im Winter zu ständigen Schmutzanwürfen an die Hauswand Wotanstr. 3 durch vorbeifahrende Autos (Fotos). Das Haus wurde 2002 umfangreich und aufwendig saniert mit Neuanstrich/Verputz und Abstrahlung des Sandsteinsockels. Die ständige Sachbeschädigung, Aufwendungen für Reinigung, das Beputzen von herausgefallenem Mörtel und Streichen der Holzrahmen (Kellerfenster) kann nicht hingegenommen werden. Im Zusammenhang mit der Schutzmaßnahme unter 1. Kann dieses Problem beseitigt werden!</p>	<p>Der Träger der Straßenbaulast kann die Benutzung der Straße zu Verkehrszwecken nicht verhindern. Führt die Nutzung einer öffentlichen Straße nur zu einer unwesentlichen Beeinträchtigung des Nachbargrundstücks durch unwägare Stoffe (Schneematsch), ist diese entschädigungslos hinzunehmen (Palandt-Bassenge, § 906 BGB, Rdnr. 39). Ein Untersagungsanspruch und der Ausgleichsanspruch stehen nur zu, wenn die Immission das nach den örtlichen Verhältnissen gewöhnliche Maß überschreitet und die ortsübliche Benutzung des Grundstücks wesentlich beeinträchtigt. Da sich zwischen Fassade und Fahrbahn noch ein normal breiter Gehweg befindet, die Situation offenbar schon Jahre lang besteht und sich Verschmutzungen durch spritzenden Schneematsch auf einen verhältnismäßig geringen Zeitraum im Jahr erstreckt, ist eher davon auszugehen, dass es sich um unwesentliche Beeinträchtigungen handelt. Im Zweifel liegt die Beweislast dafür, dass Einwirkungen unwesentlich sind, allerdings beim Träger der Straßenbaulast (BGH, Urt. v. 13.02.2004 - V ZR 217/03, NJW 2004, 1317, 1318 f.). Für die verursachte Verschmutzung des Hauses besteht einerseits wegen Ortsüblichkeit und andererseits, dass der Straßenbaulastträger als Nachbar und Betreiber der Straße nicht für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (vgl. § 1 Abs. 2 StVO) haftbar gemacht werden kann, kein nachbarrechtlicher Anspruch.</p>
19	Gartenstraße	
	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.5.</p> <p>Ich finde es sehr wichtig, dass die Geschwindigkeit in einigen Bereichen reduziert wird, zum Beispiel besonders wichtig aus meiner Sicht in Hiddesen im Ortskern zwischen Kreuzung Hindenburgstr. und Kreisel, sowie in der "Gartenstraße". und im unteren Bereich vom "Alten Postweg".</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Gartenstraße sowie der Alte Postweg sind Gemeindestraßen.</p> <p>In der Gartenstraße ist vor längerer Zeit eine Tempo-30-Zone eingerichtet worden.</p>
20	Alter Postweg	
	<p>Siehe hierzu Nr. 19.</p> <p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.5.</p> <p>Ich finde es sehr wichtig, dass die Geschwindigkeit in einigen Bereichen reduziert wird, zum Beispiel besonders wichtig aus meiner Sicht in Hiddesen im Ortskern zwischen Kreuzung Hin-</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird aktuell nur der Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen betrachtet. Die Gartenstraße sowie der Alte Postweg sind Gemeindestraßen.</p> <p>Im Alten Postweg ist vor längerer Zeit eine Tempo-30-Zone eingerichtet worden.</p>

	denburgstr. und Kreisel, sowie in der "Gartenstraße". und im unteren Bereich vom "Alten Postweg".	
21	Alle im LAP berücksichtigten Straßen	
	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 29.</p> <p>Es geht in erster Linie um die Nachtruhe. Warum diskutiert man nicht nur um eine Regelung in der Nacht, also zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr?</p> <p>Unser Alltag wird durch Mobilität geprägt. 30 km/h sind als Geschwindigkeitsbegrenzung an neuralgischen Punkten, wie Schulen zu akzeptieren, aber keinesfalls als Lärmreduzierung am Tage.</p> <p>Leider konnte ich aus Zeitgründen erst in dieser Woche etwas ausführlicher mit Kunden darüber diskutieren. Die Ablehnung ist über 90 Prozent. Das von der kleinen Fraktion der Freien Wähler ein vernünftiger Vorschlag eingereicht werden musste spricht für sich (siehe LZ Artikel vom 27. September 2017). Dieser Vorschlag ist sehr vernünftig und praxisgerecht.</p> <p>Ich bitte darum, die Angelegenheit mit mehr Verständnis für die Bürger weiter zu verhandeln.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Ost-West-Achse sehen vor, dass auf der L758 Augustdorfer/Bielefelder/Hornschen Straße tagsüber eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden kann. Ebenso auf der Nord-Süd-Achse auf der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße Richtung Süden. Lediglich auf der Bielefelder Straße/Paulinenstraße/Hornschen Straße im Innenstadtbereich und in der Neustadt ist tags und nachts 30 km/h vorgesehen. Die in den Ortsteilen vorgesehen Reduzierungen auf 30 km/h beziehen sich nur auf die Nachtzeit. Mit Ausnahme von Klüt und Hiddesen, hier ist Tempo 30 tags und nachts vorgesehen.</p> <p>Sogenannte Geschwindigkeitstrichter sind auf der B 238 Lemgoer Straße, L 758 Bielefelder Straße und der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße erforderlich. In diesen Streckenabschnitten wird die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h reduziert.</p> <p>Die Maßnahmen dazu befinden sich aktuell noch in Klärung.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht relevant für die Beurteilung im förmlichen Verfahren.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist für die Friedrich-Ebert-Straße im Bereich Birkenallee bis zur Straße Im Kampe eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgesehen.</p> <p>Mittlerweile gibt es national und international wichtige Erkenntnisse zur Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt nach den vorliegenden Vorher-Nachher-Messungen in der Realität Geschwindigkeitssenkungen um bis zu 16 km/h, wenn keine Begleitmaßnahmen ergriffen werden, und bis zu 18 km/h mit Geschwindigkeitskontrollen.</p> <p>Das UBA hat die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen und Untersuchungen in einer Broschüre zusammengetragen. Fazit: Tempo 30 verbessert überwiegend Umweltqualität, Sicherheit und Verkehrsfluss. Anwohnerinnen und Anwohner nehmen die Entlastung wahr.</p>












	<p>Anlage: Unterschriftensammlung mit 47 Unterschriften</p> <p>Thema der Unterschriftensammlung: Der Lärmschutzplan war mir bis lang nicht in seiner Konsequenz bekannt. Ganze Straßenzüge sollen auf 30 km/h reduziert werden. Wenn es nur um Lärmschutz geht und nicht um verkehrstechnische Notwendigkeit, wie an Schulen und sonstigen Engstellen, dann fehlt dem Autofahrer jegliche Verständigkeit und Akzeptanz. 30er Zonen in der Nacht, also von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sind schon eher zu akzeptieren.</p>	<p>Eigene Lärm- und Geschwindigkeitsmessungen werden daher als nicht notwendig angesehen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan sind zudem Begleituntersuchungen im Zuge der Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen. Dazu heißt es: <i>Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßennetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überarbeiten (Evaluation).</i></p> <p>Dazu gehört u. a., dass die Wirksamkeit von Tempo 30 hinsichtlich der angestrebten Lärminderung evaluiert wird. Vor diesem Hintergrund sollten an ausgewählten (repräsentativen) Streckenabschnitten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. Die Geschwindigkeitsmessungen sollten über einen längeren Zeitraum kontinuierlich erfolgen, um die Entwicklung des Geschwindigkeitsniveaus nach Einführung von Tempo 30 abbilden zu können.</p>
Auswertung der öffentlichen Beteiligung zur Entwurfs offenlage sonstige Eingaben		
22	<p>Ich möchte aus meiner Sicht folgende Gesichtspunkte in aller Kürze zur Diskussion stellen.</p> <p>Kosten-Schätzungen: Bei den beschriebenen Kosten sind keinerlei Aufwendungen für Geschwindigkeitskontrollrichtungen geplant, beziehungsweise bekannt gegeben. Aus meiner Sicht kann man auf Geschwindigkeitskontrollen angesichts der geplanten, erheblichen Verkehrsänderungen auf keinen Fall verzichten!</p> <p>Ökologische Belastungen: Die bisher geplanten Abfolgen kurzer, unterschiedlicher Geschwindigkeitsbereiche 30 km/h auf 50 km/h und zurück auf 30 km/h "verführen" zu umweltbelastenden Beschleunigungs- und Bremsvorgängen in der Stadt. Auch diese Auswirkungen sollten aus Umwelt- und Lärmgründen unbedingt vermieden werden!</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Kosten für Geschwindigkeitskontrollen werden als kostenneutral eingeschätzt, da diese auch zu Einnahmen führen werden. Ist im Lärmaktionsplan auf Seite 13 auch erwähnt.</p> <p>Ein kurzer Abstand zwischen Geschwindigkeitsbeschränkungen kann außerhalb geschlossener Ortschaften bei Strecken von weniger als 500 m und innerhalb geschlossener Ortschaften bei weniger als 200 m angenommen werden.</p> <p>Die Länge der Geschwindigkeitsbereiche ist ausreichend lang bemessen. Der kürzeste Abschnitt ist ca. 500 m lang und der längste ca. 1700 m.</p>






	<p>Mein Verbesserungsvorschlag: Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung in der Nacht auf 30 km/h im gesamten Stadtbereich mit einer entsprechenden Kennzeichnung an den Ortseingangsschildern wäre die einfachste und kostengünstigste Lösung. Damit würden auch andere, innerörtliche "Rennstrecken" mindestens nachts entschärft werden, die wegen mangelnden Verkehrsaufkommens (<3 Mio. Fahrzeugbewegungen/Jahr) nach heutigen Plänen unberücksichtigt sind. Die Hans-Hinrichs-Straße, in deren Nähe ich wohne, ist eine solche! Eilige Autofahrer können in der Nacht sehr wohl auf Umgehungsstrecken ausweichen oder Detmold großräumig umfahren.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Für das nächtliche Limit gibt es zurzeit keine Rechtsgrundlage. Wenn es um Haupt- oder Durchgangsstraßen geht, ist die Entscheidungsbefugnis der Kommune sehr begrenzt. Die Kommune ist an die Straßen-Verkehrsordnung (StVO) als bundesdeutsches Recht gebunden. Die StVO sieht Tempo 50 in geschlossenen Ortschaften als Regelfall an. Für Hauptverkehrsstraßen kann nur Tempo 30 angeordnet werden, wo eine über das Normale weit hinausgehende Gefährdungslage vorliegt. Schon heute kann die Behörde, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beim Überschreiten bestimmter Grenzwerte Geschwindigkeitsreduzierungen anordnen. Ebenso kann sie in Wohngebieten Tempo-30-Zonen ausweisen und muss vor Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern gem. StVO auch auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 vorschreiben. Dieses ist jedoch genau definiert, muss im Einzelfall nachgewiesen werden und ist auch gesamtplanerisch zu koordinieren.</p>
23	<p>Ich habe am 14.09.2017 an einer Informationsveranstaltung zum Lärmaktionsplan in der Aula der Schule am Wall teilgenommen und dort noch einmal für eine innerstädtische, flächendeckende 30er-Zone zur Nachtzeit geworben. Mit dieser Email erinnere ich an meine früheren Anmerkungen zum Projekt.</p> <p>Schließlich möchte ich noch auf "Lärm-Lösungen" anderer Bundesländer, z.B. von Hessen hinweisen, aus denen man vielleicht etwas lernen kann: https://www.marburg.de/portal/meldungen/flaechendeckende-einfuehrung-von-tempo-30-zonen-900000274-23001.html (Link nicht mehr funktionsfähig) http://www.rtl-hessen.de/video/16460/schwanheim-soll-30er-zone-werden</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei den im Lärmaktionsplan empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen handelt es sich um ein Streckengebot gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßen-Verkehrsordnung (StVO) und nicht um die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen auf Basis des § 45 Abs. 1c der StVO wie in Marburg sowie Schwanheim. In Detmold sind Tempo 30-Zonen schon seit längerer Zeit in allen Wohngebieten umgesetzt.</p>








<p>24</p>	<p>Die SPD-Ratsfraktion stellt den Antrag, die Beschlussvorlage Fb 6/153/2017 wie folgt zu ergänzen:</p> <p>Vor der öffentlichen Auslegung erfolgt eine umfangreiche Bürgerbeteiligung (u. a. durch Infoveranstaltungen etc.).</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen sind vor einer Realisierung dahingehend zu überprüfen</p> <ul style="list-style-type: none"> – ob und gegebenenfalls welche Alternativen im Einzelfall denkbar sind und wann deren Umsetzung (mit welchem Kostenaufwand) möglich wäre, <p>und</p> <ul style="list-style-type: none"> – ob eine Umsetzung in Verfahrensschritten (z. B. anhand einer Prioritätenliste) erfolgen kann. 	<p>Dazu wurde protokolliert (Niederschrift):</p> <p>Ratsherr Friesenhan stellt die Frage an Herrn Zimmermann, ob die Umsetzung des SPD Antrages durch die Verwaltung leistbar sei. Herr Zimmermann schlägt daraufhin vor, die Offenlegungsfrist des Entwurfes des Lärmaktionsplanes aufgrund der bevorstehenden Ferienzeit deutlich zu verlängern. In diesem Zusammenhang sei es auch möglich, eine gesonderte Bürgerinformationsveranstaltung, z.B. in der Stadthalle, durchzuführen. Er werde kurzfristig prüfen, wann diese Veranstaltung und in welchem Format durchgeführt werden kann. Nach Abschluss der Offenlegungsfrist werde die Verwaltung dann auf Grundlage der eingegangenen Anregungen die Maßnahmenliste nochmals, auch unter Kostengesichtspunkten, konkretisieren und der Politik erneut vorlegen. Auch sei es sicherlich nicht möglich, alle Maßnahmen gleichzeitig umzusetzen, so dass auch eine Prioritätenreihung sinnvoll und notwendig sei.</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde in der Zeit vom 14.08.2017 bis einschließlich 13.10.2017 öffentlich ausgelegt.</p> <p>Die Öffentlichkeit hatte im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 14.09.2017 in der Aula der Schule am Wall Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Alle Streckenabschnitte wurden auf Alternativen untersucht und der jeweilige Kostenaufwand dafür ermittelt.</p> <p>Zur Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen enthält die Beschlussvorlage Fb 6/388/2018 folgende Maßgaben:</p> <p><i>"Die empfohlenen Maßnahmen im „Lärmaktionsplan 2. Stufe“ werden nicht direkt umgesetzt, sondern sollen zunächst von den fachlich zuständigen Teams der Verwaltung beraten und abgestimmt und danach den externen zuständigen Stellen zur Zustimmung vorgelegt werden.</i></p> <p><i>Anschließend legt die Verwaltung die abgestimmten Maßnahmen dem Ausschuss für Stadtentwicklung zur Kenntnis in Form einer Prioritätenliste vor".</i></p>
<p>25</p>	<p>Die Geschichte mit den Kanaldeckeln Warum hat Detmold auf den bunten Straßen die Kanaldeckel/schächte so wahllos eingebaut? Jeder Kanaldeckel ist eine Belastung für den Kanal und die laufende Instandhaltung ist eine Belastung für den Steuerzahler. Wenn tausende Auto`s über einen Kanaldeckel</p>	<p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Unstetigkeiten in der Fahrbahn führen zu auffälligen und lästigen Schlag- und Rattergeräuschen. Deshalb sollten stadtechnische Einbauten (Schächte, Schieber, Gullys, etc.) aus Lärmschutzgründen eben und nicht im Bereich der Rollbahnen der Räder platziert sein. Dies wird bei Neuplanungen möglichst berücksichtigt.</p> <p>In Bereichen, wo von einem Überfahren der Schachtdeckel ausgegangen werden muss, sollten spezielle lärmarme Deckel zum Einsatz kommen. Neue Systeme mit einem konischen Schachtrahmen führen die Kräfte nicht in den</p>











<p>fahren, könnte ich mir vorstellen, dass in Laufe der Zeit dieser Schacht absinkt, wenn nicht der Kanal auch Schaden nimmt. Ein Beispiel: Von meinem Wohnort Echternkampstr., Falkenkrugstraße, Hornsche Straße, Bielefelder Straße bis zum Kreishaus, muss ich über mindestens 50 oder mehr Kanaldeckel rumpeln. Zum einen sind die verkommenden Straßen in einem sehr schlechten Zustand, zum anderen ist kein Kanaldeckel auf der Ebene der Straße, dann gibt es an verschiedenen Stellen manchmal 5 Kanaldeckel wahllos auf der Fahrbahn eingebaut. Das umfahren dieser großen Löcher ist schlicht unmöglich. Das diese Rumpelstraßen von Detmold eine Menge Lärm und Schaden verursachen, ist für mich keine Frage. Alle reden von Tempo 30, brauchen wir nicht, man kann eh nur 30 km auf diesen Rumpelstraßen fahren. Die Oerlinghauser Straße hat die Kanaldeckel auf den Mittelstreifen, alles wunderbar. Auf der Remmighauser Straße sind die Kanaldeckel alle auf dem Rad Fußweg eingebaut, mit dem Fahrrad kann ich diese ohne Probleme umfahren, große Klasse. In der Ortschaft Wellentrup kein einziger Kanaldeckel. Diese Straße in Wellentrup wurde abgefräst, neue Decke drauf, fertig. Keine Nacharbeiten der Kanaldeckel wieder in Straßenebene instand setzen, eine große Kostenersparnis und Reduzierung des Lärmpegels. Dass das Land die Kanaldeckel von der Straße verbannt, ist doch eine gute Sache. In den Ortschaften Lippe ist das sehr unter-</p>	<p>Schacht, sondern in die Fahrbahn, wo sie keinen Schaden anrichten. Vorzuziehen sind deshalb Abdeckungen die nicht direkt auf dem Schachtkopf versetzt, sondern oberflächenbündig in den Straßenbelag eingewalzt oder gerüttelt werden. Dadurch ist ein absolut flächenbündiger Einbau ohne aufwendige Zusatzmaßnahmen gewährleistet. In der Straße entsteht keine Vertiefung mehr, die zur Geräuschbelästigung beim Befahren führt. Spezielle lagesichernde, dämpfende Einlagen verhindern das Anschlagen beim Überfahren.</p> <p>Für die Sanierung von Schachtabdeckungen gibt es eine Vielzahl von Abdeckungen, Bauverfahren und Werkstoffen zur Unterfütterung und Einbindung. Die Stadt Detmold Fachgebiet Abwasserreinigung und Betrieb Kanal saniert mittlerweile die stadttechnischen Einbauten in Eigenregie. Das dabei eingesetzte System besteht im Einzelnen aus den Komponenten Schachtschneidemaschine mit patentiertem konischem Schneidkopf, der patentierten Schachtabdeckung zum oberflächenbündigen Einbau in bituminöse Fahrbahnbelägen Bituplan sowie dem für die Unterfütterung bzw. Einbindung von Schachtabdeckungen geeigneten frühhochfesten Vergussmörtel Ergelit superfix 35 F und dem kalt einbaufähigen Asphaltmischgut Rephalt.</p> <p>Schadhafte Gullydeckel, Straßenabläufe oder sonstige stadttechnische Einbauten, Unebenheiten im Bereich von Übergangsstellen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen etc. müssen im Rahmen der regelmäßigen Begutachtung bzw. Befahrung des Straßennetzes durch die zuständigen Bauhöfe bzw. Straßenmeistereien von Stadt und Straßen NRW erfasst und ausgebessert werden. Hierzu ist eine spezielle Sensibilisierung der Mitarbeiter im Hinblick auf die Aspekte der Lärminderung erforderlich.</p> <p>Die Stadt nimmt zu Problemstellen Hinweise gerne entgegen und wird versuchen diese zu beheben.</p>
---	---

	<p>schiedlich geregelt. Der Bürgermeister müsste mal mit seinem Fahrrad über seine Rumpelstraßen fahren dann wüsste er erst Bescheid. Das die Straßen nicht immer glatt sind, ist mir klar. Straßen abfräsen ist ja die Zukunft. Sind aber auf dieser Straße viele Kanaldeckel, wird diese Arbeit meiner Meinung nach ausgebremst. Vielleicht kann man in Zukunft sich mal Gedanken machen, wie man diese Kanaldeckel von der Straße verbannen kann. Meine Meinung: Der Lärmpegel würde sinken und das Stadtsäck`l würde geschont. Kenne eine Gemeinde in Lippe, die sich hinter teuren Gutachten versteckt, als selbst ein Projekt umzusetzen.</p> <p>Anmerkung: Alle haben Elektroautos und Parken im Kopf, was ja noch Jahrzehnte dauert. Die Stadt ist stolz auf die Ladestation in der Schülerstraße. Aber für die vielen E-Bike, die es schon gibt, ist überhaupt kein Gedanke eine kleine Steckdose mit anzubringen. Für mich Kopflös! War vor kurzen in Lütjeburg, eine vorbildliche Stadt, nicht steril, aber alles in Ordnung keine Gehwegplatte stand hoch, E-Bike Ladestation für die Bürger und, und, und.</p>	<p>Zuständig für den Ausbau des Ladenetzes sind die Stadtwerke Detmold. Die Eingabe wird weitergeleitet.</p>
26	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 5.5.</p> <p>Ferner finde ich es auffallend und sehr störend, wie oft bei einigermaßen gutem Wetter Motorflugzeuge/Hobbyflieger über Detmold und die umgebende Natur fliegen, so dass man sogar beim Spaziergängen und Wanderungen in der</p>	<p>Diese Anregung wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung in NRW wird die Lärmbelastung nur für Großflughäfen mit über 50.000 Starts und Landungen pro Jahr betrachtet. Für Nordrhein-Westfalen betrifft dies die Flughäfen Düsseldorf und Köln/ Bonn.</p> <p>Fluglärm entsteht in erster Linie bei An- und Abflug von Luftfahrzeugen. Aber auch Überflüge bewohnter Gebiete durch Sportflugzeuge verursachen Fluglärm.</p>

	<p>freien Landschaft bei gutem Wetter ständig gestört wird. Wird das eigentlich auch mal kontrolliert, ob diese Freizeitflieger zu den erlaubten Zeiten und hoch genug fliegen?</p>	<p>Als Landesluftfahrtbehörde ist die Bezirksregierung Münster Ansprechpartnerin für Fluglärmbeschwerden in den Regierungsbezirken Arnsberg, Detmold und Münster</p> <p>Fluglärmbeschwerden können Sie schriftlich oder telefonisch an die Bezirksregierung Münster richten.</p> <ul style="list-style-type: none">  Bezirksregierung Münster  Abteilung 2  Dezernat 26  Domplatz 1–3  48128 Münster  Telefon 0251 411 2114  E-Mail: poststelle@bezreg-muenster.nrw.de <p>Nicht immer liegen Lärmbeschwerden Verstöße gegen luftrechtliche Vorschriften zugrunde. Um Verstöße zu erkennen, ermittelt die Behörde bei Lärmbeschwerden grundsätzlich den Sachverhalt. Hierzu ist es notwendig, mit der Beschwerde möglichst exakte Angaben über das Lärmereignis mitzuteilen, wie:</p> <ul style="list-style-type: none">  Datum,  Uhrzeit,  Ort,  Angaben über den Flugverlauf sowie  Beschreibung des Luftfahrzeuges, wenn möglich mit Kennzeichen. <p>Der Luftsportverein Detmold e.V. als Betreiber des Flugplatzes sorgt zudem selbst für Lärmschutz. Es gibt eine Beschränkung der Anzahl der Starts, von den Flugzeugen wird ein erhöhter Lärmschutz verlangt und in der Zeit von 13⁰⁰ bis 15⁰⁰ Uhr sind keine Starts erlaubt.</p> <p>Des Weiteren ist es unter anderem eine wichtige Aufgabe der Bauleitplanung in der Umgebung von Landeplätzen, Bauflächen so anzuordnen, dass die Bevölkerung in den betreffenden Gebieten ausreichend vor Fluglärm geschützt wird. Wegen der Charakteristik des Fluglärms sind gebietsabschirmende Maßnahmen nicht oder nur sehr schwer durchführbar. Deshalb kommt der Sicherung eines ausreichenden Schutzabstandes von den Landeplätzen eine besondere Bedeutung zu.</p>
27	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 12.2.</p> <p>Ferner regen wir an, die ausweislich der Lärmkartierung nicht lärmbeeinträchtigten Gebiete im Be-</p>	<p>Diese Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen* Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die</p>

<p>reich der Dörenschlucht/Grenze zu Hörste und der Kussel als erhaltenswerte ruhige Gebiete besonders zu schützen (etwa in dem durch die Stadtgrenze zu Lage-Hörste, den Rand des Teutoburger Waldes und die Straße Am Rott umgrenzten Quadrat). Denn hier handelt es sich trotz der Stadtnähe noch um ein ländlich ruhiges Gebiet, welches auch der naturnahen, ruhigen Naherholung dient (etwa durch den im Bereich der Quellen des Rethlager Bachs und am Rand des Teutoburger Waldes verlaufenden Hermannsweg und die lokalen Spazierwege, durch den Campingplatz Quellental und das Freibad Fischerteich).</p> <p>Zu guter Letzt möchten wir Sie auf zwei weitere Aspekte hinweisen, die unseres Erachtens im Rahmen der weiteren Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden sollten: den Flugverkehr und die Militärübungen in der Senne:</p> <p>In ganz Detmold ist leider auch der Flugverkehr eine immer größere Quelle der Lärmbelastung. Sämtliche am Kamm des Teutoburger Waldes – und damit eigentlich ruhig und grün – gelegenen Gebiete (u.a. Hiddesen und Pivitsheide) werden gerade an sonnigen Tagen belästigt durch die privaten Flieger des nahe gelegenen Flugplatzes Oerlinghausen. Die Motorflugzeuge, die bevorzugt über den grünen Bereichen am Teutoburger Waldkamm kreisen, sind weit und laut zu hören. Ganze Wohngebiete werden zum Zweck eines Vergnügens überwiegend der „oberen Zehntausend“ erheblich belästigt - auch an Sonntagen und in der Mittagszeit - also Zeiten, zu denen dem „Normalbürger“ das private Rasenmähen (zu Recht) untersagt ist. Ob dabei</p>	<p>forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV nicht kartiert wurden. Die Auswahl der ruhigen Gebiete auf dem Land kann entweder durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) oder durch Berechnung mit einem Lärmmodell erfolgen. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN} = 40$ dB(A) nicht überschritten werden.</p> <p>Das Landesumweltamt NRW hat auf Grundlage des Screenings der Lärmbelastung in NRW Gebiete mit mehr als 10 km² Fläche und Mittelungspegeln des Gesamtgeräuschs von Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie Gewerbe und Industrie unter 40 dB(A) ermittelt, um Hinweise auf ruhige Gebiete zu erhalten. Danach könnte das südlich daran angrenzende Waldgebiet ein ruhiges Gebiet im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sein. Berücksichtigt wurde dabei nicht die unmittelbare Nähe des Truppenübungsplatzes, der gemäß seiner Genehmigung weit höhere Lärmimmissionen verursachen darf. Das vorgeschlagene Gebiet ist kein "ruhiges Gebiet" im Sinne des Lärmaktionsplans.</p> <p>*anthropogen: durch den Menschen verursacht</p> <p>Diese Anregung wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung in NRW wird die Lärmbelastung nur für Großflughäfen mit über 50.000 Starts und Landungen pro Jahr betrachtet. Für Nordrhein-Westfalen betrifft dies die Flughäfen Düsseldorf und Köln/ Bonn.</p> <p>Fluglärm entsteht in erster Linie bei An- und Abflug von Luftfahrzeugen. Aber auch Überflüge bewohnter Gebiete durch Sportflugzeuge verursachen Fluglärm.</p> <p>Als Landesluftfahrtbehörde ist die Bezirksregierung Münster Ansprechpartnerin für Fluglärmbeschwerden in den Regierungsbezirken Arnsberg, Detmold und Münster</p> <p>Fluglärmbeschwerden können Sie schriftlich oder telefonisch an die Bezirksregierung Münster richten.</p> <p> Bezirksregierung Münster  Abteilung 2  Dezernat 26  Domplatz 1–3  48128 Münster</p>
---	--




<p>wenigstens die Mindestflughöhen und Lärm-schutzvorschriften eingehalten werden, scheint nicht kontrolliert zu werden. Auch wenn durch die Motorflieger kein rechtlich relevanter Dauerpegel erreicht wird, kommt es zu besonders störenden, intensiven Lärmspitzen.</p> <p>Ferner scheint auch der tief fliegende Linienverkehr (Richtung Paderborn?) zuzunehmen: Besonders in den Abend- und Nachtstunden sind häufiger tief fliegende große Maschinen zu hören. Gerade in eigentlich ruhigen Gebieten sind solche Lärmspitzen leider unüberhörbar und sicher nicht gesund.</p> <p>Der militärische Betrieb in der Senne beschallt ebenfalls regelmäßig ganz Pivitsheide, Teile Hiddesens und auch Lage-Hörste mit Explosions- und Schussgeräuschen. Hier sollte ebenfalls geprüft werden, welche Übungsintensität überhaupt notwendig und den Bürgern zumutbar ist und ob vorhandener Lärmschutz (etwa</p>	<p> Telefon 0251 411 2114  E-Mail: poststelle@bezreg-muenster.nrw.de</p> <p>Nicht immer liegen Lärmbeschwerden Verstöße gegen luftrechtliche Vorschriften zugrunde. Um Verstöße zu erkennen, ermittelt die Behörde bei Lärmbeschwerden grundsätzlich den Sachverhalt. Hierzu ist es notwendig, mit der Beschwerde möglichst exakte Angaben über das Lärmereignis mitzuteilen, wie:</p> <ul style="list-style-type: none">  Datum,  Uhrzeit,  Ort,  Angaben über den Flugverlauf sowie  Beschreibung des Luftfahrzeuges, wenn möglich mit Kennzeichen. <p>Der Luftsportverein Detmold e.V. als Betreiber des Flugplatzes sorgt zudem selbst für Lärmschutz. Es gibt eine Beschränkung der Anzahl der Starts, von den Flugzeugen wird ein erhöhter Lärmschutz verlangt und in der Zeit von 13⁰⁰ bis 15⁰⁰ Uhr sind keine Starts erlaubt.</p> <p>Des Weiteren ist es unter anderem eine wichtige Aufgabe der Bauleitplanung in der Umgebung von Landeplätzen, Bauflächen so anzuordnen, dass die Bevölkerung in den betreffenden Gebieten ausreichend vor Fluglärm geschützt wird. Wegen der Charakteristik des Fluglärms sind gebietsabschirmende Maßnahmen nicht oder nur sehr schwer durchführbar. Deshalb kommt der Sicherung eines ausreichenden Schutzabstandes von den Landeplätzen eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>Auch für die Fluglärmbeschwerden des Linienverkehrs ist die Bezirksregierung Münster zuständig.</p> <p>Gemäß § 47a Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gilt Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist, nicht als Umgebungslärm und wird daher nicht bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</p> <p>Für die Ausbildung der Streitkräfte sowie für die Erprobung von Waffen und Gerät ist die Bereitstellung geeigneter Schießplätze in Deutschland erforderlich. Dort werden wesentliche Fähigkeiten für die Auftragserfüllung durch Ausbildung unter anderem mit Schießen und Üben für den Einsatz erworben.</p>
---	--

	<p>an Schießanlagen) noch dem aktuellen Stand entspricht.</p>	<p>Nach § 4 (BlmSchG) bedürfen die Errichtung und der Betrieb von Anlagen, die in besonderem Maße geeignet sind, schädliche Umwelteinwirkungen hervorzurufen oder die Allgemeinheit zu gefährden, einer Genehmigung nach Maßgabe des BlmSchG.</p> <p>Das BlmSchG gilt für Anlagen jeglicher Art, insbesondere auch für hoheitlich betriebene Anlagen. Daher erfasst es auch Anlagen der Landesverteidigung. Im Hinblick auf diese Anlagen erlaubt jedoch § 60 Abs.1, 2 BlmSchG Abweichungen von den Vorgaben des BlmSchG. Darüber hinaus können Sonderregelungen in Rechtsverordnungen gemäß §§ 10 Abs. 11, § 59 BlmSchG vorgesehen werden.</p> <p>Der Betriebszustand von Schießanlagen wird gem. 14. BImSchV durch die "Öffentlich-rechtliche Aufsicht der Bundeswehr" (ÖrABw) überwacht.</p> <p>Zuständige Stelle im Bundesministerium der Verteidigung:</p> <ul style="list-style-type: none">  Referat – WV IV 5  "Öffentlich-rechtliche Aufsicht für den Arbeitsschutz und den Technischen Umweltschutz in der Bundeswehr und bei den Gaststreitkräften"  Bundesministerium der Verteidigung  Dezernat WV IV 5  Fontainengraben 150  53003 Bonn <p>Die regional zuständigen Aufsichtsbehörden der "Öffentlich-rechtlichen Aufsicht für den Arbeitsschutz und den Technischen Umweltschutz in der Bundeswehr und bei den Gaststreitkräften":</p> <ul style="list-style-type: none">  Wehrbereichsverwaltung West  Dezernat WR 7  Wilhelm-Raabe-Str. 46  40410 Düsseldorf
28	<p>Nach der Pressemitteilung vom 07.06.2017 unter der Überschrift "Tempolimits kriminalisieren die Autofahrer" mit den Planungen bezüglich der 2. Stufe des Lärmaktionsplanes habe ich mich intensiv mit dem Lärm in der Stadt Detmold sowie den geplanten Maßnahmen beschäftigt. Ich habe auch die Veröffentlichungen</p>	

<p>unter http://www.detmold.de zu diesem Thema gelesen.</p> <p>Vorab möchte ich feststellen: Lärm macht krank, unabhängig von der Quelle. Insofern begrüße ich Schutzmaßnahmen der Stadt Detmold.</p> <p>Weiterhin möchte ich feststellen: mir ist bei genauem Lesen der Texte aufgefallen, dass nur ein geringer Anteil der Detmolder Bevölkerung von dem Verkehrslärm betroffen ist, ein Teil des Lärms aber anderen Quellen (z.B. das Rosental mit Veranstaltungslärm) entstammt. Hierzu bin ich der Meinung, dass die Stadt Detmold hier mit gutem Beispiel voran gehen und Alternativkonzepte für Veranstaltungen entwickeln sollte. Dies gehört zwar nicht direkt zum dem jetzigen Projekt, hängt jedoch damit zusammen und wird auch entsprechend wahrgenommen.</p> <p>Ich möchte Ihnen kurz erklären, warum ich den Vorschlag für nicht gelungen halte und Ihnen auch einen Gegenvorschlag machen.</p> <p>Ich habe zu unterschiedlichen Zeiten die betroffenen Straßen sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß und letztendlich auch mit dem Auto befahren bzw. begangen. Ohne Verwendung von Messtechnik und nur mittels meines Gehörs lässt sich Folgendes feststellen:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Üblicherweise dominieren tertiäre Nutzungen wie Handel, Kreditinstitute, Versicherungen, Verwaltungen und Verkehrsanlagen das Bild der Innenstädte. Auch findet in ihnen das alltägliche Stadtleben statt und sie sind Orte für Kultur-, Brauchtums- und Traditionsveranstaltungen.</p> <p>Die zum Teil zum überlieferten kulturellen Brauchtum zählenden Kirmesveranstaltungen (Frühjahrkirmes, Bruchmarkt und Andreamesse erstmalig 1604) sind von besonderer kommunaler und historischer Bedeutung und ihre Gesamtzahl beträgt nicht mehr als drei pro Jahr. Sie sind als "sehr seltenes Ereignis" wegen ihrer Herkömmlichkeit, ihrer Bedeutung für die örtliche Gemeinschaft oder ihrer sozialen Adäquatheit trotz der mit ihnen verbundenen Belästigungen dem Nachbarn zuzumuten.</p> <p>Bei Volksfesten ist das lokale Ordnungsamt (Fachgebiet Bürgerberatung, Ordnungs- und Standesamtsangelegenheiten) Genehmigungsbehörde und auch zuständig für die Erteilung der notwendigen Befreiungen nach dem Landes-Immissionsschutzgesetz i. V. mit dem Runderlass zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Geräuschemissionen bei Freizeitanlagen.</p> <p>Ziel dieses Runderlasses ist die Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Bürgerinnen und die Bürger in den Innenstädten durch eine Begrenzung der Anzahl von Veranstaltungen und deren Dauer. Hierbei wurden die Interessen der Anwohner in Einklang mit dem öffentlichen Interesse eines attraktiven Innenstadtlebens gebracht.</p> <p>Seit 1980 gibt es ein Berechnungsverfahren nachdem der von einer Straße abgestrahlte Lärm (Emissionspegel) unter Berücksichtigung einiger Parameter berechnet wird. Für den Straßenverkehrslärm gibt es dazu die RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen). Das Berechnungsverfahren ist sehr aufwendig, da die Schallausbreitung durch eine Reihe von verschiedenen Parametern beeinflusst wird. Mit der Berechnung wird der Zusammenhang zwischen Mittelungspegel und Verkehrsmenge, Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung/Gefälle sowie dem Abstand zur Quelle bestimmt. Ebenso werden Pegelerhöhungen durch bauliche Gegebenheiten (z. B. geschlossene Hausfassaden) ermittelt und berücksichtigt.</p> <p>Grundlage für diese Berechnungen ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), die sich zusammensetzt aus Krad, Pkw, Lieferwagen, Bus, Lastwagen ohne Anhänger und Lastzügen. Motorräder gehören zu den Kraffahr-</p>
--	---

<p>Die fahrenden Lärmquellen müssen noch einmal unterteilt werden in</p> <ul style="list-style-type: none"> • LKW • Busse • Motorräder • Kleinkrafträder • PKW • Die Bebauung an den Straßen. <p>LKW: sie sind extrem laut, sowohl im Stand als auch beim Anfahren und Abbremsen.</p> <p>Busse: sie sind ähnlich laut wie LKW.</p> <p>Motorräder: viele Motorräder sind sehr laut und erzeugen beim Beschleunigen einen unangenehmen aufheulenden Ton.</p> <p>Kleinkrafträder: sie erzeugen ein unregelmäßiges, knatterndes Geräusch und extreme Abgasemissionen.</p> <p>PKW: sie erzeugen sowohl beim Beschleunigen und Abbremsen eine erhöhte Geräuschkulisse.</p> <p>Abhilfe: <u>LKW:</u> Sie haben im städtischen Bereich nichts mehr zu suchen und müssen an einem "Logistikzentrum" vor den Toren der Stadt entladen werden, natürlich auf Elektro-LKW. Hier empfehle ich das Konzept der Niederlande, als Beispiel füge ich hier den Link zum Cargohopper sowie den kurzen Bericht aus der Verkehrsrundschau ein. (Anmerkung: offenbar fahren derzeit auch viel</p>	<p>zeugen und finden daher Eingang in die Verkehrszählungen ebenso wie in die Berechnung der Verkehrsstärken und werden damit im gleichen Umfang wie Pkw berücksichtigt werden. Dass sie trotz eines ähnlich lauten Motorengeräusches nicht mit den Lkw gleichgestellt und gesondert berücksichtigt werden, erklärt sich aus den nicht vergleichbaren Fahrleistungen von Lkw und Motorrädern. Der Anteil der Motorräder über das Jahresmittel ist relativ gering. Laut einer Studie der Umweltberatungsfirma Accon sind bei gleichen Geschwindigkeiten die "Emissionspegel von Motorrädern und Pkw im Mittel etwa gleich hoch". Bei Motorrädern aber wiesen einige Ausreißer nach oben "sehr hohe Pegel" auf. Die Letzten drei Fahrzeugtypen: Bus, Lastwagen ohne Anhänger und Lastzügen werden in der Berechnung als Lkw-Anteil berücksichtigt und erhöhen den errechneten Emissionspegel.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die Entwicklung nach innovativen Lösungen für eine lärm- und schadstofffreie Innenstadtlogistik, ist ein politischer Grundsatzbeschluss erforderlich. Auch ist dieses Projekt keine kurzfristig umzusetzende Maßnahme, da Elektro-Lkw noch eine Seltenheit sind und entsprechende Frachtzentren vor der Stadt fehlen. Die Fahrzeuge sollen vor allem als Verteiler für Frachtzentren genutzt werden. Gerade in Städten könnte durch deren emissionsfreien und geräuscharmen Betrieb ein wertvoller Beitrag geleistet werden.</p>
---	---

<p>LKW durch Detmold, die hier nichts anliefern - wahrscheinlich ist der Weg kürzer als über den Nordring.)</p> <p><u>Busse:</u> Hier helfen nur Elektrobusse. Bis die Elektrobusse einsatzfähig sind, wäre zu prüfen, ob durch eine geeignete zusätzliche Dämmschicht um den Motorraum herum Abhilfe geschaffen werden kann. z.B. <u>hier</u> finden sich geeignete Materialien, deren Kosten im Vergleich zu anderen Maßnahmen verhältnismäßig gering sind. (Matte in der Größe 140x100cm für ca. 43,00 €)</p> <p><u>Motorräder:</u> MotorradfahrerInnen halten sich leider oft nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen. Daher helfen hier m. E. nach nur strenge Kontrollen und ggf. "Schweller" in der Straße.</p>	<p>Die eingesetzten Busse sind mit dem Umweltzeichen nach RAL-UZ 59 für "Lärmarme und schadstoffarme Kommunalfahrzeuge und Omnibusse" gekennzeichnet. Die Busse halten konsequent die festgelegten Obergrenzen für den zulässigen Lärmpegel ein.</p> <p><i>Angabe der SVD: „Trotzdem ist allerdings festzustellen, dass die Fahrzeuge dennoch, insbesondere beim Anfahren, deutlich wahrnehmbaren Lärm produzieren.“</i></p> <p><i>Angabe der SVD: „Die Busse sind mit der neusten Dieselabgas-Technologie dem so genannten EEV-Standard ausgestattet.“</i></p> <p>Bei EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) handelt es sich um die bis dato strengste Schadstoffemissionsrichtlinie für Verbrennungsmotoren. Die EEV-Richtlinie legt extrem niedrige Grenzwerte für den Feinstaubausstoß fest. Fahrzeuge, die mit EEV-Motoren ausgestattet sind, erfüllen die strengen Abgas- und Feinstaubwerte für bewohnte Gebiete — unabhängig davon, ob nun ein Dieselmotor, ein CNG-Antrieb (Erdgas) oder eine Hybrid-Technologie das Fahrzeug antreiben.</p> <p><i>Angabe der SVD: „Technisch ausgereifte und für den Dauerbetrieb geeignete reine Elektrobusse gibt es nicht auf dem Markt. Es wurden aktuell verschiedene Prüfungen auch im Hinblick auf andere Antriebsarten, wie z. B. Gasantrieb, vorgenommen. Derzeit sind derartige Fahrzeuge insbesondere auf den Langlaufwegen noch nicht einsatzbereit.“</i></p> <p>Die großen deutschen Autobauer wie MAN, Daimler oder Volkswagen haben zurzeit keine Elektrobusse im Sortiment. Die vom Ausland (Polen, Niederlande, der Türkei und China) angebotenen Elektrobusse sind ziemlich teuer. Ein Elektrobus kann je nach Größe bis zu 700.000 Euro kosten. Busse mit Dieselantrieb sind meist nur halb so teuer. Um Fahrverbote nach dem Dieselurteil zu vermeiden, soll der öffentliche Nahverkehr gestärkt werden. Der Bund unterstützt die Städte beim Kauf mit bis zu einer Milliarde Euro. Bei 22.000 Dieselnissen in Deutschland ist das allerdings erst einmal nur ein Tropfen auf den heißen Stein - eine Milliarde Euro würden - bei einem Durchschnittspreis von 500.000 Euro - nur für etwa 2.000 Busse reichen. Hier ist allerdings zuerst an die Großstädte gedacht.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen bei Motorradfahrer sind sehr aufwendig und schwierig. Was bei Autos meist gut funktioniert, ist bei Motorrädern oft nicht möglich. Denn sie haben nur ein Nummernschild, und das befindet sich hinten. So genannte "Doppelblitzer" machen Bilder aus beiden Richtungen, sind aber nicht sehr verbreitet. Am höchsten ist das Risiko, als Motorradfahrer beim Rasen erwischt zu werden, bei Lasermessungen. Dabei werden die Fahrer gleich herausgewinkt.</p>
--	---

<p><u>Kleinkrafträder:</u> Sie sind aus meiner Sicht ab den Ortseingangsschildern zu verbieten. Als Alternative können Elektro- Kleinkrafträder angeboten werden, vielleicht durch Mietangebote an den Stadtgrenzen</p> <p><u>PKW:</u> PKW erzeugen Lärm beim Beschleunigen und Abbremsen. Folglich müssen Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge vermieden werden. Hierzu zitiere ich den Lärm-Aktionsplan Punkt 16.1: <i>"Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärminderung erzielen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Grund dafür ist, dass das Geräusch gleichmäßiger ist und</i></p>	<p>Da auf Hauptstraßen in der Regel Tempo 50 gilt, kommen bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung meist nicht in Frage. Der Einbau von Schwellen ist nach (Straßenbau - Entwurf und Bautechnik) nur unter folgenden Bedingungen möglich:</p> <ul style="list-style-type: none">  Verkehrsbelastung kleiner gleich 70 Kfz/Spitzenstunde,  geringer Schwerverkehrsanteil,  kein Öffentlicher Personennahverkehr in der jeweiligen Straße. <p>Schwellen haben große Nachteile und deren Einbau wird heute als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung nicht mehr empfohlen: Ein wesentlicher Nachteil von Schwellen ist die lediglich punktuell in Erscheinung tretende Wirkung. Zudem rufen sie eine unetstetige Fahrweise hervor, die sich in zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsmanövern bemerkbar macht. Hierdurch kann eine erhöhte Belastung durch Abgas und Lärm entstehen.</p> <p>Von der Schwelle ist nicht nur der Motorverkehr betroffen, sondern alle Verkehrsteilnehmer (z. B. Radfahrer, Busse, Rettungs- und Winterdienstfahrzeuge). Des Weiteren kann es zu ungewünschten Verkehrsverlagerungen kommen, da die Fahrzeugführer die mit Bremsschwellen ausgestattete Straße meiden und auf andere Straßen ausweichen (Schleichverkehr).</p> <p>Für Fahrradfahrer und Motorradfahrer stellen die Bremsschwellen eine Sturzgefahr dar.</p> <p>Für ein generelles Verbot von Kleinkrafträdern für das ganze Stadtgebiet gibt es keine Rechtsgrundlage.</p> <p>Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben ergeben, dass die Homogenität des Verkehrsflusses tagsüber in den Tempo 30-Abschnitten deutlich besser als in den Tempo 50-Abschnitten ist. Nachts treten an den untersuchten Straßenabschnitten keine wesentlichen Unterschiede auf.</p>
---	--

<p><i>die besonders belästigenden Pegelspitzen entfallen."</i></p> <p>Dies entspricht exakt meinen Beobachtungen. Die von Ihnen geplante Regelung, an den Hauptverkehrsachsen 50 - 30 - 50 - 30 - 50 km/h einzuführen widerspricht dem obigen Zitat und wird die "Stau-Stadt Detmold" zur Stau-Hauptstadt Deutschlands" machen. Dies ist von Ihnen mit Sicherheit nicht gewollt.</p> <p>Abhilfe kann nur eine einheitliche, durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h sowie entsprechende Ampelschaltungen zum durchgängigen Befahren einer Verkehrsachse bringen.</p> <p>Weiterhin ist zu überlegen, ob nicht an allen Schulen eine spezielle "Eltern-Taxi-Spur" angelegt wird um den Verkehrsfluss zu erhöhen.</p> <p>Die Bedarfsampeln sollten durch eine intelligente Steuerung so abgestimmt werden, dass sie erst den Übergang frei geben, wenn der PKW-Verkehr zähflüssig ist oder steht.</p> <p><u>Die Bebauung an den Straßen:</u> In "Straßenschluchten" wie z.B. in der Paulinenstraße zwischen Sparkasse und Sparda-Bank sowie Behringstraße von dem Hasselter Platz</p>	<p>Die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Ost-West-Achse sehen vor, dass auf der L758 Augustdorfer/Bielefelder/Hornschen Straße tagsüber eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden kann. Ebenso auf der Nord-Süd-Achse auf der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße Richtung Süden. Lediglich auf der Bielefelder Straße/Paulinenstraße/Hornschen Straße im Innenstadtbereich und in der Neustadt ist tags und nachts 30 km/h vorgesehen. Die in den Ortsteilen vorgesehen Reduzierungen auf 30 km/h beziehen sich nur auf die Nachtzeit. Mit Ausnahme von Klüt und Hiddesen, hier ist Tempo 30 tags und nachts vorgesehen.</p> <p>Sogenannte Geschwindigkeitstrichter sind auf der B 238 Lemgoer Straße, L 758 Bielefelder Straße und der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße erforderlich. In diesen Streckenabschnitten wird die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h reduziert.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens.</p> <p>Durch die sogenannten „Elterntaxis“ stellt sich vielerorts die Situation chaotisch dar. In Detmold soll der Hol- und Bringverkehr deshalb entzerrt werden.</p> <p>Zu dem Thema Schulwegsicherung – Mobilität von Kindern wurde eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung, SVD GmbH und Polizei gebildet und hat dazu ein Konzept erstellt. Unter anderem wurde festgelegt, zunächst exemplarisch vor einer Einrichtung (Bachschule) eine sogenannte Hol-/Bringzone für „Elterntaxis“ einzurichten. Von diesem Punkt können die Kinder dann alleine oder in Begleitung zur Schule gehen (ca. 100m - 150m).</p> <p>Bei der Schaltung der Ampeln müssen die Interessen aller Verkehrsteilnehmer – also Autofahrer, Radfahrer und Busse, aber auch der Fußgänger – berücksichtigt werden. Aus diesen und weiteren Faktoren ergeben sich unterschiedlich lange Grünphasen für die einzelnen Verkehrsteilnehmer. Um einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss zu ermöglichen kann die Grün-Phase für die Fußgänger zu bestimmten Zeiten verkürzt werden, wenn besonders viele Autos im Berufsverkehr unterwegs sind. Die Steuerung der Ampeln ist immer die Suche nach einem Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Wartezeiten aller auf ein Minimum beschränkt sind.</p> <p>Diese beiden Straßenzüge sind geprägt durch ihre weitgehend erhaltene zwei- bis dreigeschossige historische Bebauung vorwiegend in geschlossener Bauweise und liegen in der historischen Altstadt. Der Erhalt dieser historischen Baustrukturen ist zum größten Teil durch Bebauungspläne abgesichert. Die geschlossene Bauweise ist für die Gebädefronten links und rechts direkt an der Straße lärmtechnisch ungünstig jedoch für die Hinterbebauung wirkt diese</p>
---	--

<p>bis zur Robert-Koch-Straße "fängt" sich der Schall des Verkehrslärms und der Lärmpegel ist hörbar höher. Hier empfiehlt es sich, Baulücken als Baulücken zu belassen um dem Schall Raum zu bieten.</p> <p><u>Fazit:</u> Grundsätzlich keinen Schilder-Streich in Detmold, durchgängig 50 km/h im Stadtgebiet an den Hauptverkehrswegen und 30 km/h in den Wohngebieten ist eine sinnvolle Maßnahme. (Die derzeitige Regelung mit teilweise 70 km/h, z.B. in Klüt, ist nicht ganz verständlich).</p> <p>Flankierende Maßnahmen wie oben beschrieben sind aus meiner Sicht zwingend. Wenn diese Maßnahmen (Beispiel: LKW raus aus der Stadt) ergriffen werden, lassen sich aufwendige und teure Maßnahmen wie die Fahrbahnsanierung mit "Flüsterasphalt" vermeiden.</p>	<p>lärmmindernd.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Weiteres hierzu siehe Fehler! Textmarke nicht definiert..</p> <p>Flüsterasphalt (fachlich: offenporiger Asphalt, OPA) ist als Belag für die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen nicht geeignet. Flüsterasphalt ist auf solchen Straßen am effektivsten, auf denen schnell gefahren wird. Daher wird dieser Belag daher vor allem auf Autobahnen eingesetzt. Eine robustere Alternative zum offenporigen Asphalt ist lärmmodifizierter Splittmastixasphalt. Ähnlich wie der OPA weist er in modifizierter Form größere Hohlräume auf und ist in der Herstellung günstiger, dämmt allerdings weniger.</p> <p>Die Stadt Detmold und Straßen NRW verwenden zurzeit als Standard im Straßenbau Splittmastixasphalt SMA 0/8. Dieser Belag liegt -2 dB(A) unter dem Referenzbelagwert der RLS 90.</p> <p>Im Zuge geplanter Fahrbahnsanierungen an Streckenabschnitten in Bereichen der Lärmaktionsplanung sollen möglichst zusammenhängende Straßenabschnitte mit dem zurzeit o. g. lärmmindernden Standardbelag saniert werden. Nur in Einzelfällen wird der Einsatz eines Asphalts mit höherer lärmmindernder Wirkung geprüft. Die Umsetzung der Maßnahmen der Fahrbahnsanierung erfolgt im Rahmen bestehender Planungen/Maßnahmen, die bereits in die Investitionsplanung eingestellt sind.</p> <p>Zurzeit gilt auf der Lagesche Straße aus Richtung Lage kommend das Vorschriftenzeichen 253: Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse mit dem Zusatzzeichen 1026-35: Lieferverkehr frei. Aus Richtung Horn – Bad Meinberg kommend steht ca. 100 m vor der Kreuzung Hornsche Straße/Remmighauser Straße das Richtzeichen 442-20: Vorwegweiser für KFZ mit einer zul. Gesamtmasse über 3,5 t und im direkten Kreuzungsbereich das Richtzeichen 421-20: Pfeilwegweiser für KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t.</p>
--	--

	 <p>Vorschriftenzeichen Lagesche Str. Richtung Innenstadt</p>	 <p>Vorwegweiser Hornsche Straße Richtung Innenstadt auf Remmighauser Straße</p>	 <p>Pfeilwegweiser Kreuzungsbereich</p>
<p>Durch diese Maßnahmen wird der Innenstadtbereich im Zuge der der Lageschen Straße, Paulinenstraße sowie Hornschen Straße durch den Lkw-Verkehr entlastet. Auf der Hornschen Straße sollte geprüft werden, ob die Wegweiser durch das Vorschriftenzeichen 253 und das Zusatzzeichen 1026-35 in Fahrtrichtung Zentrum ergänzt werden. Im weiteren Verlauf des Nordrings werden die Kreuzungsbereiche überprüft, inwieweit an den Kreuzungsbereichen die Durchfahrtsregelungen ergänzt werden müssen.</p> <p>Aus Richtung Augustdorf kommend gibt es keine Regelungen zum Lkw-Verkehr. Im Zuge der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Änderung der Verkehrsführung im Bereich der L 758 Bielefelder Straße könnte auch für den weiteren Verlauf in Richtung Innenstadt eine Entlastung erreicht werden.</p>			
<p>29 Da wird ein Experte extra aus Berlin eingeflogen um mit seinem wohl formulierten Vortrag eine Scheindiskussion auszulösen.</p> <p>Besorgten Anliegern soll wieder die lebensnotwendige Tiefschlafphase ermöglicht werden. Wodurch? Den Straßenverkehr ruhig stellen.</p> <p>Er nannte das: Verringerung des Lärmpegels. Fakt ist, dass die Lärmkulisse verschiedene Ur-</p>	<p>Diese Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist ausgeführt, dass eine Verbesserung der Gesamtsituation durch folgende Maßnahmen oder eine Kombination dieser erreicht werden soll. An erster Stelle wird die Geschwindigkeitsbegrenzung genannt, da die Reduzierung der Geschwindigkeit quasi die einzige zurzeit mögliche Maßnahme zur Lärminderung darstellt. An zweiter Stelle steht die Fahrbahnsanierung. Im Zuge geplanter Fahrbahnsanierungen an Streckenabschnitten in Bereichen der Lärmaktionsplanung sollen möglichst zusammenhängende Straßenabschnitte mit dem zurzeit bei der Stadt Detmold im Straßenbau verwendeten lärmindernden Standardbelag saniert werden. Nur in Einzelfällen wird der Einsatz eines Asphalts mit höherer lärmindernder Wirkung geprüft. Die Umsetzung der Maßnahmen der Fahrbahnsanierung erfolgt im Rahmen bestehender Planungen/Maßnahmen, die bereits in die Investitionsplanung einge-</p>		

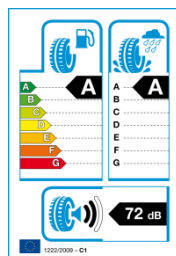
sachen hat, z. B. Straßenbelag, Reifen- und Auspuffbeschaffenheit und Geschwindigkeit. Warum greift man sich nur die Geschwindigkeit heraus? Weil man hierfür bei einer bestimmten Wählerschaft den größten Beifall erntet. Da beglückt man 100 Anlieger und Radfahrer auf Kosten von 15.000 Autofahrern.

Zum Beweis diene die Theoretische Betrachtung:
33 Autos fahren auf einer Strecke von 1 km, mit

stellt sind.

Auf die Reifen- und Auspuffbeschaffenheit hat die Stadt Detmold keinen Einfluss. Ab einer Geschwindigkeit von ca. 35 km/h übertreffen bei modernen Pkw die Rollgeräusche die Antriebsgeräusche. Bei modernen Pkw-Reifen gibt es große Unterschiede, bis zu 7 dB(A), bei den Abrollgeräuschen. Geräuschoptimierte, lärmarme Reifen können daher einen wirksamen Beitrag zur Minderung des Straßenlärms leisten.

Das EU-Reifenlabel bietet hier eine gute Orientierung:



Angegeben wird der Wert des externen Rollgeräuschs des Reifens in Dezibel.

Jeder zusätzlich schwarze Streifen im Piktogramm bedeutet eine Erhöhung des externen Rollgeräuschs.

- Das Piktogramm mit drei schwarzen Streifen bedeutet, dass das externe Rollgeräusch des Reifens den bis 2016 geltenden EU-Grenzwerten entspricht.
- Zwei schwarze Streifen weisen darauf hin, dass das externe Rollgeräusch des Reifens den ab 2016 geltenden EU-Grenzwerten entspricht oder um bis zu 3 dB darunter liegt.
- Ein schwarzer Streifen signalisiert, dass das externe Rollgeräusch des Reifens die ab 2016 geltenden EU-Grenzwerte um mehr als 3 dB unterschreitet.

Zu beachten ist dabei, dass das externe Rollgeräusch des Reifens nicht immer mit dem Geräusch im Fahrzeuginnenraum korreliert.

BRV Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e. V.

Ein umweltfreundlicher Pkw-Reifen zeichnet sich dadurch aus, dass sein Abrollgeräusch unter 72 dB(A) und sein Rollwiderstandsbeiwert, $c_R \leq 1,10\%$ (Sommerreifen) bzw. $\leq 1,20\%$ (Winterreifen) ist. Bei den Reifen kann also jeder Autofahrer seinen Beitrag leisten. Weniger Lärm, weniger Sprit – wer beim anstehenden Reifenwechsel auf sogenannte Flüsterreifen umsteigt, trägt zu einer geringeren Umweltbelastung im Straßenverkehr bei und spart bares Geld.

Weitere Informationen unter: [Das Reifenlabel](#)

Durch eine Temporeduzierung kann eine Straße nicht "mehr oder weniger" Kfz-Verkehr aufnehmen.

Die Leistungsfähigkeit innerstädtischer Straßen wird im Wesentlichen durch die Ampelkreuzungen bestimmt, deren








<p>50 km/h im halben Tachoabstand von 25 Metern. Durch eine Verringerung der Geschwindigkeit auf 30 km/h können auf der gleichen Strecke 50 Autos im halben Tachoabstand von 15 Metern bei 30 km/h fahren. Also der gleiche Durchlauf bei 3 – 4 Dezibel weniger Geräusch.</p> <p>Doch Theorie ist nicht Praxis, aber dennoch erreichen wird die gleiche Lärmverringerung durch neue Reifengeneration mit verringertem Vorbeifahrgeräusch, ohne die Autofahrer zu schikanieren. Wir haben Gurte und Airbags eingeführt, Winterreifenpflicht usw.. Genauso können wir leise, hoch qualitative Reifen vorschreiben, und hätten dabei auch noch etwas für die Fahrsicherheit getan.</p> <p>Es geht in erster Linie um die Nachtruhe. Warum diskutiert man nicht nur um eine Regelung in der Nacht, also zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr?</p> <p>Unser Alltag wird durch Mobilität geprägt. 30 km/h sind als Geschwindigkeitsbegrenzung an neuralgischen Punkten, wie Schulen zu akzeptieren, aber keinesfalls als Lärmreduzierung am Tage.</p> <p>Leider konnte ich aus Zeitgründen erst in dieser Woche etwas ausführlicher mit Kunden darüber</p>	<p>Kapazität von zwei Dingen abhängt. Erstens der Dauer der Grünphase, diese steht in keinem Zusammenhang mit dem Tempo und zweitens der sogenannten Sättigungsverkehrsstärke. Die Sättigungsverkehrsstärke hängt vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes ("halber Tacho in Metern") liegt der zeitliche Fahrzeugabstand bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 bei 1,8 Sekunden. Die Sättigungsverkehrsstärke beträgt somit bei 50 km/h und bei 30 km/h grundsätzlich 2.000 Kfz je Stunde. Das bedeutet gleich Verkehrsstärke jedoch leiser.</p> <p>Dies liegt nicht im Einflussbereich der Stadt Detmold. Hierzu sind der Gesetzgeber und die Reifenhersteller gefragt. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Detmold sind im Wesentlichen, wie auf Seite Fehler! Textmarke nicht definiert. dargestellt, begrenzt.</p> <p>Dieser Vorschlag wird aufgenommen.</p> <p>Die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Ost-West-Achse sehen vor, dass auf der L758 Augustdorfer/Bielefelder/Hornschen Straße tagsüber eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden kann. Ebenso auf der Nord-Süd-Achse auf der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße Richtung Süden. Lediglich auf der Bielefelder Straße/Paulinenstraße/Hornschen Straße im Innenstadtbereich und in der Neustadt ist tags und nachts 30 km/h vorgesehen. Die in den Ortsteilen vorgesehen Reduzierungen auf 30 km/h beziehen sich nur auf die Nachtzeit. Mit Ausnahme von Klüt und Hiddesen, hier ist Tempo 30 tags und nachts vorgesehen.</p> <p>Sogenannte Geschwindigkeitstrichter sind auf der B 238 Lemgoer Straße, L 758 Bielefelder Straße und der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße erforderlich. In diesen Streckenabschnitten wird die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h reduziert.</p> <p>Die Maßnahmen dazu befinden sich aktuell noch in Klärung.</p> <p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht relevant für die Beurteilung im förmlichen Verfahren.</p>
---	--

	<p>diskutieren. Die Ablehnung ist über 90 Prozent. Das von der kleinen Fraktion der Freien Wähler ein vernünftiger Vorschlag eingereicht werden musste spricht für sich (siehe LZ Artikel vom 27. September 2017). Dieser Vorschlag ist sehr vernünftig und praxisgerecht.</p> <p>Ich bitte darum, die Angelegenheit mit mehr Verständnis für die Bürger weiter zu verhandeln.</p> <p>Anlage: Unterschriftensammlung mit 47 Unterschriften</p> <p>Thema der Unterschriftensammlung: Der Lärmschutzplan war mir bis lang nicht in seiner Konsequenz bekannt. Ganze Straßenzüge sollen auf 30 km/h reduziert werden. Wenn es nur um Lärmschutz geht und nicht um verkehrstechnische Notwendigkeit, wie an Schulen und sonstigen Engstellen, dann fehlt dem Autofahrer jegliche Verständigkeit und Akzeptanz. 30er Zonen in der Nacht, also von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sind schon eher zu akzeptieren.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan ist für die Friedrich-Ebert-Straße im Bereich Birkenallee bis zur Straße Im Kampe eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgesehen.</p> <p>Mittlerweile gibt es national und international wichtige Erkenntnisse zur Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt nach den vorliegenden Vorher-Nachher-Messungen in der Realität Geschwindigkeitssenkungen um bis zu 16 km/h, wenn keine Begleitmaßnahmen ergriffen werden, und bis zu 18 km/h mit Geschwindigkeitskontrollen.</p> <p>Das UBA hat die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen und Untersuchungen in einer Broschüre zusammengetragen. Fazit: Tempo 30 verbessert überwiegend Umweltqualität, Sicherheit und Verkehrsfluss. Anwohnerinnen und Anwohner nehmen die Entlastung wahr.</p> <p>Eigene Lärm- und Geschwindigkeitsmessungen werden daher als nicht notwendig angesehen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan sind zudem Begleituntersuchungen im Zuge der Geschwindigkeitsreduzierungen vorgesehen. Dazu heißt es: <i>Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßennetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überarbeiten (Evaluation).</i></p> <p>Dazu gehört u. a., dass die Wirksamkeit von Tempo 30 hinsichtlich der angestrebten Lärminderung evaluiert wird. Vor diesem Hintergrund sollten an ausgewählten (repräsentativen) Streckenabschnitten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. Die Geschwindigkeitsmessungen sollten über einen längeren Zeitraum kontinuierlich erfolgen, um die Entwicklung des Geschwindigkeitsniveaus nach Einführung von Tempo 30 abbilden zu können.</p>
30	<p>Gehört zu der Eingabe Nr. 13.</p> <p>findet es schade, dass sich nur um die Bundes- und Landesstraßen gekümmert wird und nicht um die Gemeindestraßen.</p>	<p>Für die Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, ist ein politischer Gesamtbeschluss erforderlich.</p>

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange		
31	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	Keine Bedenken und Anregungen geäußert.
32	Gilde GmbH	
	<p>Aus Sicht der Wirtschaftsförderung formulieren wir folgende Anregung:</p> <p>Für die komplette Straßenführung der L758 und der L937 ist durch eine deutliche Verbesserung der Qualität der Lichtsignalprogramme ein zügiger Verkehrsfluss auf diesen beiden für Detmold äußerst wichtigen Verkehrsachsen abzusichern. Entsprechende digitalisierte Lichtsignalsysteme müssen eine sogenannte „Grüne Welle“ realisieren lassen. Ansonsten werden die Ziele des Lärmaktionsplans konterkariert und darüber hinaus der Standort Detmold für die gewerblichen Unternehmen und insbesondere für den Einkaufsstandort Detmold erheblich geschwächt. Dies würde zu Verlusten an Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und Steuereinnahmen führen.</p>	<p>Diese Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es sind viele Einzelaspekte die bei der Realisierung einer "grüne Wellen" zu berücksichtigen sind. Die Planung wird gerade in lärmsensiblen innerstädtischen Bereichen erheblich beeinflusst. Zum einen besteht der Verkehr nicht nur aus Autos, zum anderen sind auch bauliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Der innerstädtische Verkehr ist ein komplexes System, in dem die Wünsche und Bedürfnisse von Auto- und Radfahrern, Fußgängern und den Fahrern sowie Insassen der öffentlichen Verkehrsmittel in Einklang gebracht werden müssen. Oft funktionieren "grüne Wellen" nur auf einer Straße, manchmal sogar nur in eine Richtung. Die Autos fahren ja nicht nur geradeaus, sondern aus den Seitenstraßen biegen auch welche ein. Diese warten dann schon an der Ampel und müssen auch abfließen. Hinzu kommen noch die Anforderungen aus ebenfalls koordinierten, kreuzenden Verkehrsströmen.</p> <p>Durch eine niedrigere Geschwindigkeit besteht die Möglichkeit, eine bessere Koordinierung der Lichtsignalanlagen (LSA) zu erhalten. Dies soll im Zuge der Umsetzung der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen. Die in den betreffenden Streckenabschnitten installierten LSA werden den geänderten Geschwindigkeiten angepasst und optimiert.</p> <p>In den zahlreichen Untersuchungen die mittlerweile bei Tempo-30-Strecken an Hauptverkehrsstraßen durchgeführt wurden, wurde ein Reiseverlust von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant.</p> <p>Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnenen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p>
33	BUND	
	<p>Der BUND begrüßt grundsätzlich die Maßnahmen zur Lärminderung an belasteten Straßenabschnitten. Ergänzend zu den aufgeführten Maßnahmen schlagen wir folgendes vor:</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus Lärminderungssicht ist es zu unterstützen, den Radverkehrsanteil weiter auszubauen.</p>

<p>Auf Seite 13 wird als langfristige Maßnahme zur Lärminderung eine grundsätzliche Strategie zur Stadt- und Verkehrsentwicklung genannt mit den Beispielen Stadt der kurzen Wege, Förderung des ÖPNV/Rad- und Fußverkehr, leiser ÖPNV/Fuhrpark.</p> <p>Insbesondere die Förderung des Rad- und Fußverkehrs kann allerdings an einigen der betroffenen Straßenabschnitte auch kurzfristig mit geringem Aufwand zu deutlichen Synergien führen. Durch die Markierung von Fahrradangebotsstreifen auf der Fahrbahn wird ein den verringerten Geschwindigkeiten angepasstes Fahrverhalten gefördert.</p> <p>Insbesondere fordern wir die Markierung für Radfahrangebotsstreifen auf der Fahrbahn für die Abschnitte:</p> <p>L938 Friedrich-Ebert-Str. OD</p> <p>L937 Paderborner Str. FS und OD</p> <p>und regen an auch bei weiteren Abschnitten eine Realisierbarkeit zu prüfen.</p> <p>Die Einrichtung von Radfahrangebotsstreifen würde nicht dem Radverkehrskonzept widersprechen, sondern die Installation eines Radwegnetzes unterstützen. Die Anlage von Radfahrangebotsstreifen ist eine kostengünstige und schnell umzusetzende Maßnahme.</p>	<p>Grundsätzlich gibt die Lärmaktionsplanung die Strategie zur Lärminderung vor. Dies bedeutet für die Verkehrsplanung, dass die jeweiligen Planungen nach Möglichkeit auch zur Lärminderung beitragen sollen.</p> <p>Der Ausschuss für Tiefbau und Immobilienmanagement hat am 02.09.2014 die Konzeptplanung Radverkehrshaupt-routen (FB 5/184/2014) als Planungsgrundlage für Entwurfsplanungen zur Förderung des Radverkehrs zur Kenntnis genommen.</p> <p>Detaillierte Planungen der Einzelmaßnahmen bedürfen eines politischen Beschlusses, gehören in einen anderen Zeitablauf und erfordern die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel. Die Realisierbarkeit von Radfahrangebotsstreifen wird bei der Planung der einzelnen Velorouten geprüft.</p> <p>Die Eingabe wird zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung der Velorouten weitergeleitet.</p>
---	--

34	Kreis Lippe	
	<p>Anliegend übersende ich die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Lippe.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde auch seitens der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Lippe (Verkehrssicherung und Verkehrslenkung) studiert.</p> <p>Meine Kollegin Frau Watermann und ich wären dankbar, wenn wir einige Zeit nach Umsetzung der Maßnahmen ein kurzes Zwischenfazit erhalten könnten, inwieweit sich der Lärmaktionsplan bewährt hat (bspw. auch ob positive Resonanz oder Beschwerden geäußert wurden).</p>	<p>Diese Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur gegebenen Zeit wird der Kreis Lippe informiert.</p>
35	Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold	
	<p>Vielen Dank für die Möglichkeit, zur 2. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Detmold Stellung zu nehmen. Ziel dabei ist es, durch bauliche, verkehrliche und weitere Maßnahmen eine Lärminderung zu erreichen. Dieses Ziel begrüßen wir grundsätzlich. Maßnahmen wie die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und des Radwegenetzes sehen wir generell als sinnvoll und förderwürdig an. Ebenso sind Maßnahmen wie Flüsterasphalt, Lärmschutzwälle, Geschwindigkeitskontrollen, z. B. grüne Welle, Verkehrsleitsysteme, Abbau von Verkehrshindernissen oder die Einrichtung von Abbiegespuren zu begrüßen. Genauso kann aber auch ein/e gezielte/r Ausbau/Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur dienlich sein.</p>	<p>Dieser Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Allen voran sollte eine sachgerechte Diskussion stehen. Bereits bewährte Maßnahmen sind zu berücksichtigen und bei Bedarf zu optimieren. Radikale Pauschallösung für altbekannte Probleme lehnen wir ab.</p> <p>Dem zunehmenden Verkehrsaufkommen muss auch künftig angemessen Rechnung getragen werden. Dabei gilt es eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in Detmold zu sichern.</p> <p>Detmold – Ein starker Wirtschaftsstandort mit hoher Frequenz</p> <p>Im Kreis Lippe ist die Straße mit weitem Abstand der Verkehrsträger Nr. 1. Ein Großteil der täglichen Bewegungen sowohl privat als auch beruflich werden über die Straße abgewickelt. Das gilt insbesondere für Detmold. Als Mittelzentrum und zugleich größte Stadt im Kreisgebiet mit mehr als 74.000 Einwohnern vereint die Kommune zahlreiche Funktionen in sich und entwickelt über die Grenzen hinaus Anziehungskraft.</p> <p>Detmold ist ein starker Wirtschaftsstandort. Zahlreiche mittelständische Betriebe, darunter viele Familienunternehmen, sorgen für Wachstum und Beschäftigung. Somit wird die Stadt stark von Berufspendlern frequentiert. Nach Angaben des Statischen Landesamtes NRW (IT.NRW) pendeln etwa 22.000 Personen zum Arbeiten nach Detmold ein. Im Gegenzug bewegen sich circa 14.900 Personen aus Detmold</p>	<p>Seit der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung hat sich die folgende Rangfolge bei den Maßnahmen herausgestellt, die sich bei der Lärminderung bewährt haben:</p> <ul style="list-style-type: none">  Geschwindigkeitssenkungen im Straßenverkehr,  Erneuerung von Fahrbahnoberflächen,  passiver Schallschutz,  Verkehrsberuhigung,  Straßenraumgestaltung,  Schallschutzwände, -wälle,  Verbesserung des Verkehrsflusses <p>Im Lärmaktionsplan werden zur Verbesserung der Gesamtsituation Maßnahmen oder eine Kombination dieser empfohlen. Es wurden keine Pauschallösungen geplant. Aufbauend auf die grundsätzlichen Maßnahmen zur Lärminderung und den bereits vorhandenen Ansätzen in Detmold werden im Lärmaktionsplan geeignete Maßnahmen für die betroffenen Bereiche herausgearbeitet und vorgeschlagen. Dabei wurde berücksichtigt, dass eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur gesichert bleibt.</p>
---	---

<p>heraus, um in anderen Kommunen zu arbeiten (IT.NRW; Stand: 2015). Demnach ist Detmold eine der wenigen lippischen Kommunen, die einen Einpendlerüberschuss aufweist. Sie ist somit Ziel- und Transitraum zugleich.</p> <p>Zukunft braucht Mobilität Eine gute Erreichbarkeit ist (nicht nur) für die Unternehmen und die Wirtschaft Detmolds notwendig und unverzichtbar. Damit sich der Standort auch weiterhin positiv entwickeln kann, bedarf es einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Daher sehen wir Maßnahmen, die die Erreichbarkeit und den Wirtschaftsverkehr einschränken, sehr kritisch. Die im Rahmen des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduktionen/-limits (in Teilen sogar auf lediglich 30 Kilometer pro Stunde tags <u>und</u> nachts) lehnen wir ab.</p> <p>Verkehrsprobleme werden verlagert Durch Tempo-30-Zonen verlagern sich die Lärm- und Verkehrsprobleme nur auf andere Bereiche. Durch diese Maßnahmen kann es zu Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs und daraus entstehenden Zeitverlusten und Kosten kommen. Das belegt auch eine Umfrage, die wir jüngst unter den Detmold Unternehmen durchgeführt haben. Fast 80 % sprechen sich demnach gegen permanente Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet aus. Für die meisten der befragten Firmen ist das keine Option. Aus ihrer Sicht wird durch eine</p>	<p>Die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Ost-West-Achse sehen vor, dass auf der L758 Augustdorfer/Bielefelder/Hornschen Straße tagsüber eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden kann. Ebenso auf der Nord-Süd-Achse auf der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße Richtung Süden. Lediglich auf der Bielefelder Straße/Paulinenstraße/Hornschen Straße im Innenstadtbereich und in der Neustadt ist tags und nachts 30 km/h vorgesehen. Die in den Ortsteilen vorgesehen Reduzierungen auf 30 km/h beziehen sich nur auf die Nachtzeit. Mit Ausnahme von Klüt und Hiddesen, hier ist Tempo 30 tags und nachts vorgesehen.</p> <p>Sogenannte Geschwindigkeitstrichter sind auf der B 238 Lemgoer Straße, L 758 Bielefelder Straße und der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße erforderlich. In diesen Streckenabschnitten wird die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h reduziert.</p> <p>In den zahlreichen Untersuchungen die mittlerweile bei Tempo-30-Strecken an Hauptverkehrsstraßen durchgeführt wurden, wurde ein Reiseverlust von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant.</p> <p>Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p> <p>Bei den im Lärmaktionsplan empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen handelt es sich um ein Streckengebot gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßen-Verkehrsordnung (StVO) und nicht um die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen auf Basis des § 45 Abs. 1c der StVO. In Detmold sind Tempo 30-Zonen schon seit längerer Zeit in allen Wohngebieten umgesetzt.</p> <p>In den zahlreichen Untersuchungen die mittlerweile bei Tempo-30-Strecken an Hauptverkehrsstraßen durchgeführt wurden, wurde ein Reiseverlust von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant.</p> <p>Mögliche Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtgebiet und das umliegende Straßenverkehrsnetz werden zukünftig aufgenommen, geprüft, bewertet und ggfs. sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen anhand der gewonnen Daten anzupassen und zu optimieren (Evaluation).</p>
--	--

<p>Temporeduktion, in Teilen sogar permanent auf 30 Kilometer pro Stunde, das generelle Verkehrsaufkommen nicht verhindert. Ganz im Gegenteil. 82 % derjenigen Unternehmen, die eine Temporeduktion als nicht zielführend erachten sind der Meinung, dass dadurch der Verkehrsfluss behindert wird. Das langsame Fahren erzeuge Staus und letztlich würden durch „Anfahren“ und „Abbremsen“ eher mehr Lärm und Abgase erzeugt.</p> <p>Straßennetz nicht weiter einschränken Im Gegensatz zu anderen Städten vergleichbarer Größe hat Detmold lediglich einen kleinen inneren Ring rund um die Altstadt und lediglich einen Halbring (Nordring), auf denen sich der gesamte Stadtverkehr konzentriert. Echte Alternativen, um den Verkehr zu leiten/verteilen, bestehen nicht. Sofern diese Straßen und deren Zuwegungen durch Geschwindigkeitsreduktionen/-limits weiter eingeschränkt werden, ist das Verkehrssystem der Stadt in Gefahr.</p> <p>Lange Fahrtzeiten senken Attraktivität der Innenstadt Innenstädte als Markplatz des Handels, der Gastronomie und Dienstleistung leben von Frequenz. Sie müssen für die verschiedensten Nutzungen erreichbar bleiben. Aus Sicht der Wirtschaft ist zu befürchten, dass Tempolimits die Attraktivität der Innenstadt schmälern. Lange Fahrtzeiten in die Innenstadt hinein könnten</p>	<p>Die Anordnung von Tempo 30 an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen kann und soll nicht das generelle Verkehrsaufkommen verhindern. Tempo 30 verbessert überwiegend den Lärmschutz und bei gleichzeitiger Verbesserung des Verkehrsflusses auch die Luftreinhaltung. Erhöht die Verkehrssicherheit und auch häufig die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie eine höhere Aufenthaltsqualität und Umweltqualität. Anwohnerinnen und Anwohner nehmen die Entlastung wahr.</p> <p>Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben ergeben, dass die Homogenität des Verkehrsflusses tagsüber in den Tempo 30-Abschnitten deutlich besser als in den Tempo 50-Abschnitten ist. Nachts treten an den untersuchten Straßenabschnitten keine wesentlichen Unterschiede auf.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsreduzierung soll damit eine harmonische Fahrweise (Verstetigung) durch eine geringe Zahl von Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen erreicht werden. Ziel der Maßnahmen ist es, in hoch belasteten Straßenabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes die Verkehrssituation zu verbessern. Zusatznutzen: Als Nebeneffekte verringern sich die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf den betreffenden Abschnitten. Durch eine Reduzierung der Anfahr- und Abbremsvorgänge sinkt weiterhin das Risiko von Straßenverkehrsunfällen.</p> <p>Siehe hierzu zuvor gemachte Erläuterungen.</p> <p>Es sind viele Einzelaspekte die bei der Realisierung einer "grüne Wellen" zu berücksichtigen sind. Die Planung wird gerade in lärmsensiblen innerstädtischen Bereichen erheblich beeinflusst. Zum einen besteht der Verkehr nicht nur aus Autos, zum andern sind auch bauliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Der innerstädtische Verkehr ist ein komplexes System, in dem die Wünsche und Bedürfnisse von Auto- und Radfahrern, Fußgängern und den Fahrern sowie Insassen der öffentlichen Verkehrsmittel in Einklang gebracht werden müssen. Oft funktionieren „grüne Wellen“ nur auf einer Straße, manchmal sogar nur in eine Richtung. Die Autos fahren ja nicht nur geradeaus, sondern aus den Seitenstraßen biegen auch welche ein. Diese warten dann schon an der Ampel und müssen auch abfließen. Hinzu kommen noch die Anforderungen aus ebenfalls koordinierten, kreuzenden Verkehrsströmen.</p>
--	---

<p>Konsumenten abschrecken und den Handel auf der „grünen Wiese“ weiter begünstigen. Statt Tempolimits könnte die Stadt vielmehr auf den Verkehrsfluss fördernde Maßnahmen setzen. Eine Möglichkeit bestünde beispielsweise darin, die bestehenden Ampeln im Stadtgebiet besser aufeinander abzustimmen.</p> <p>Steigendes Verkehrsaufkommen managen Laut neuem Bundesverkehrswegeplan wird bundesweit ein weiterer Anstieg des Wirtschaftsverkehrs prognostiziert. Sofern dieser nicht durch ein stabiles Verkehrsnetz aufgefangen wird ist zu befürchten, dass die Verkehrsprobleme weiter zunehmen. Tempobeschränkungen, insbesondere entlang wichtiger Einfahrts- und Durchfahrtstraßen, sind unseres Erachtens der falsche Weg. Ganz im Gegenteil, sie wirken unverhältnismäßig und verkehrsbehindernd. Dem tatsächlichen Lärminderungseffekt stellen wir in Frage. Dem generellen Verkehrsaufkommen lässt sich dadurch nicht angemessen begegnen.</p> <p>Generell regen wir an, dass die Maßnahmen zur Lärminderung auch wirtschaftlich betrachtet werden. Wenn auf Grund von wenigen Einwohnern für einen ganzen Straßenzug mit überregionaler Bedeutung eine Geschwindigkeitsbegrenzung folgt, ist dies aus unserer Sicht schlichtweg unverhältnismäßig. Es ist notwendig, dass die Stadt Detmold attraktiv für Unternehmen bleibt. Dadurch zu viele Verbote und Restriktionen sehen wir die Attraktivität Detmolds als Wirtschaftsstandort und die Erreichbarkeit der Innenstadt in Gefahr.</p>	<p>Durch eine niedrigere Geschwindigkeit besteht die Möglichkeit, eine bessere Koordinierung der Lichtsignalanlagen (LSA) zu erhalten. Dies soll im Zuge der Umsetzung der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen. Die in den betreffenden Streckenabschnitten installierten LSA werden den geänderten Geschwindigkeiten angepasst und optimiert.</p> <p>Die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Ost-West-Achse sehen vor, dass auf der L758 Augustdorfer/Bielefelder/Hornschen Straße tagsüber eine durchgängige Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden kann. Ebenso auf der Nord-Süd-Achse auf der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße Richtung Süden. Lediglich auf der Bielefelder Straße/Paulinenstraße/Hornschen Straße im Innenstadtbereich und in der Neustadt ist tags und nachts 30 km/h vorgesehen. Die in den Ortsteilen vorgesehen Reduzierungen auf 30 km/h beziehen sich nur auf die Nachtzeit. Mit Ausnahme von Klüt und Hiddesen, hier ist Tempo 30 tags und nachts vorgesehen.</p> <p>Sogenannte Geschwindigkeitstrichter sind auf der B 238 Lemgoer Straße, L 758 Bielefelder Straße und der L 937 Paderborner Straße ab Friedrich-Ebert-Straße erforderlich. In diesen Streckenabschnitten wird die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h reduziert. Weitere Tempobeschränkungen tags sind nicht vorgesehen.</p> <p>Die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist keine Frage der Verhältnismäßigkeit, sondern erfolgt auf den bestehenden Rechtsgrundlagen § 45 STVO und Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans sind integrierte Bestandteile der langfristig ausgerichteten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für Detmold bezieht die bisher verfolgten Ziele der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung und deren Realisierungsstand mit in die aktuellen Überlegungen ein. In diesem Zusammenhang müssen Erfolge und Notwendigkeiten bewertet und geprüft werden, in welchem Ausmaß bisher eingeschlagene Wege fortzusetzen oder zu verwerfen sind.</p>
---	---

Detmold soll leiser werden

Lärmaktionsplan liegt aus - Bürgerinfo am 14. September

Detmold. In der Stadt könnte es leiser werden! Die Detmolder haben seit dem 14. August die Möglichkeit, sich mit dem „Lärmaktionsplan der 2. Stufe“ auseinanderzusetzen, der bis zum 13. Oktober im Fachbereich Stadtentwicklung öffentlich ausliegen wird.

Die Offenlegung zur Beteiligung der Bürger ist gesetzlich vorgeschrieben und die Anregungen und Eingaben erwünscht. Der vorgelegte Lärmaktionsplan betrifft die Detmolder Hauptverkehrsadern, und damit die klassifizierten Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet. Der Plan enthält Aussagen darüber, wie viele Menschen entlang dieser Verkehrswege potenziell gesundheitsschädigende oder belästigende Wirkungen des Lärms ertragen müssen. Grundlage dieser Beurteilungen sind Richtlinien des Bundesumweltministeriums.

Potenziell in ihrer Gesundheit gefährdet sind demnach alle Personen, die tagsüber Lärmpegelspitzen über 70 Dezibel und nachts über 60 Dezibel ausgesetzt sind. Der Lärmaktionsplan beziffert erstere auf 716 Bürger, letztere auf 1171.

Die höchsten Lärmentwicklungen gibt es entlang der Hauptverkehrsader an bestimmten Schwerpunkten, wie auf der Lageschen Straße, der Strecke zwischen der Orbker Straße bis zum Kreuzungsbereich Nordstraße/Klingenbergstraße, in Teilbereichen der Ortsdurchfahrt der Innenstadt und Ortsdurchfahrten einiger Ortsteile.

Zur Lärminderung werden im Aktionsplan als günstige und schnell umzusetzende Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgeschlagen. Die Anzahl der Betroffenen entlang der Hauptverkehrsstraßen könnte dadurch tagsüber um 74,2 Prozent und nachts um 62,2 Prozent vermindert werden. Gleichzeitig schlägt der Lärmaktionsplan aber auch den Einbau von lärmindernden Deckschichten, Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen, Änderungen des Verkehrsflusses/der Verkehrsführung im Bereich der Bielefelder Straße/Pivitsheider Straße sowie im Kreuzungsbereich Nordstraße/Klingenbergstraße und den Einbau von Schallschutzfenstern vor.

Am Donnerstag, 14. September lädt die Stadt Detmold alle interessierten Bürger zu einer Bürgerinformationsveranstaltung in die Aula der Schule am Wall ein. Nach der Begrüßung um 18.30 Uhr wird Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs vom Büro LK

Argus zum Thema „Lärmaktionsplan“ referieren. Danach folgt die Vorstellung der einzelnen Maßnahmen durch die Verwaltung. Ein Link zum Thema Lärmaktionsplan befindet sich auf der Internetseite der Stadt Detmold unter „www.detmold.de“. Die zur Verfügung stehenden Informationen können dann als pdf-Datei heruntergeladen werden. Informationen und Ansprechpartner sind während der üblichen Dienstzeiten auch im Ferdinand-Brune-Haus, Rosental 21 im Bereich der Offenlegungspläne Hintergebäude, 1. Obergeschoss zu finden.

Anregungen müssen bis zum 13. Oktober schriftlich an die Stadt Detmold, FB 6 – Städtebauliche Planungen, Postfach, 32754 Detmold oder per Mail an bauleitplanung@detmold.de gerichtet werden.

Ansprechperson bei Rückfragen: Petra Schröder-Heidrich, Telefon: 0 5231- 977-646
Telefax: 05231 - 977-319,
Email: P.Schroeder-Heidrich@detmold.de

Tempo 30 auf der Ebert-Straße

Detmold-Hiddesen (sk). Auf der Friedrich-Ebert-Straße in Hiddesen soll ganz oder in ausgewählten Streckabschnitten Tempo 30 eingeführt werden. Das beantragen die Freien Wähler. Sie wollen die Geschwindigkeitsreduzierung als einen Test im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplan verstanden wissen.

„Vor und während der Probephase werden Lärmmessungen vorgenommen, um die Auswirkungen feststellen zu können. Während der Probephase werden in der Friedrich-Ebert-Straße verstärkt Geschwindigkeitsmessungen und/oder Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen“, schreiben die Freien Wähler. Nach Auswertung der Ergebnisse solle über die weitere Vorgehensweise für das gesamte Stadtgebiet beraten und bis dahin auf weitere Maßnahmen verzichtet werden.

Verkehrsberuhigung im Stadtgebiet

Flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen

Die im Jahr 2012 mit Beteiligung der Ortsbeiräte und Stadtteilgemeinden begonnene flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen in Marburg wird demnächst mit den Straßen Leopold-Lucas-Straße, Zwetschenweg, Ockershäuser Allee, Herrmannstraße, Rotenberg und Sommerbadstraße abgeschlossen werden.



*

<https://www.marburg.de/medien/bilder/20160330133310>*

Dann werden mit Ausnahme der klassifizierten Landes- und Kreisstraßen alle innerörtlichen Wohnstraßen als Tempo 30-Zonen beschildert sein.

Oberbürgermeister Egon Vaupel: „Ich danke den Bürgerinnen und Bürgern für die hohe Akzeptanz. Die Umstellung einer Gewohnheit ist nicht immer einfach, diese Maßnahme trägt dazu bei, durch eine Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus die Verkehrssicherheit vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und die Wohnqualität in den Wohnstraßen der Universitätsstadt Marburg zu verbessern.“

Nach anfänglich geäußerten Bedenken gegen die grundsätzlich damit verbundenen rechts- vor links-Regelungen an den Kreuzungen und Einmündungen hat sich zwischenzeitlich ein Gewöhnungsprozess eingestellt, der zu einer besseren Beachtung der Vorfahrtsregelungen geführt hat.

Das Stadtoberhaupt ist außerdem erfreut, dass neben der flächendeckenden Einführung der Tempo 30-Zonen auch im Wehrdaer Weg und in der Wehrdaer Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde begrenzt wird. Die dafür erforderliche Beschilderung wird am 4. Dezember vom hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Tarek Al-Wazir, enthüllt.

Meldung vom 18.11.2015

RTL



RTL
HESSEN
KOMPAKT

Auf die Bremse: Schwanheim soll 30er-Zone werden

Im Frankfurter Stadtteil Schwanheim gilt flächendeckend Tempo 30. Mit dem Projekt will die Stadt einen Großteil der Verkehrsschilder überflüssig machen.

CARGOHOPPER: DAS FAHRZEUG FÜR EINE STADTVERTRÄGLICHE, FLÄCHENEFFIZIENTE UND SCHADSTOFFFREIE INNENSTADTLOGISTIK ~3 MINUTEN LESEZEIT

Verfasst von Martin Randelhoff | Stand: 22.06.2015 | Veröffentlicht: 22.06.2015 | Konzepte, Logistik,
urbane Mobilität | 3 ●



Cargohopper I in Utrecht - Foto: Cargohopper

Die niederländische Stadt Utrecht ist eine Stadt mit einer reichen Geschichte. Dies zeigt sich auch im Stadtbild. So zeugen viele mittelalterliche Gebäude, der Dom und die Werften von der Vergangenheit der Stadt.

Mit dem Entstehen moderner Lebens- und Wirtschaftsformen werden die historisch gewachsenen Strukturen zunehmend bedroht. In den engen Altstadtgassen wird der **Lieferverkehr** zunehmend zu einem Fremdkörper und Hindernis. Haltende Lieferfahrzeuge behindern den Verkehr und erzeugen große Zeitverluste und eine starke lokale Schadstoffbelastung durch den sich aufstauenden Verkehr. Hohe Achslasten belasten zudem die historischen Straßen sehr stark.

Die Einführung einer Umweltzone in Kombination mit Gewichtsbeschränkungen erforderte ein neues **Konzept** für die Belieferung der engen Straßen des Stadtzentrums. Im Jahr 1996 führte das Logistikunternehmen *Hoek Transport* den *Cityhopper* ein.



Cargohopper I in Utrecht – Foto: Cargohopper

Die Fahrzeuge pendeln zwischen einem Sammel- und Verteilzentrum außerhalb des Zentrums und dem Stadtkern. Sendungen, die für Empfänger im Innenstadtbereich von Utrecht bestimmt sind, werden zunächst in das *Hoek Transport*-Distributionszentrum am Stadtrand geliefert. Von dort transportiert ein **Lkw** die in Boxen gepackten Sendungen gebündelt in das Cargohopper-Verteilzentrum. Von dort erfolgt die Fein-Distribution im Innenstadtbereich mittels zweier Cargohopper-Modelle. Auf dem Rückweg werden Kartonagen und leere Verpackungen eingesammelt und somit Leerfahrten vermieden.

Cargohopper I besteht aus einer Zugmaschine mit einem 28-PS-Elektromotor (48 Volt) und mehreren Anhängern mit Kofferaufbau. Die Gesamtlänge beträgt bis zu 16 Meter bei einer Breite von 1,25 Metern. Bei Ausnutzung der Gesamtlänge beträgt das Ladevolumen das 5-8 fache eines herkömmlichen leichten Nutzfahrzeugs. Die notwendige Energie wird aus Batterien oder einer PV-Anlage auf dem Dach bereitgestellt. Die maximale **Reichweite** beträgt 30 km bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Cargohopper I ersetzt jährlich über 100.000 km innerstädtische Lkw-Fahrten und vermeidet ca. 30 Tonnen **CO₂-Emissionen**.



Cargohopper II in Utrecht – Foto: Cargohopper

Zum Transport von Paletten und Roll-Containern wurde Cargohopper II entwickelt. Im Vergleich zu Cargohopper I besteht es aus einem **Auflieger** und einer Zugmaschine. Für Fahrten außerhalb des Innenstadtgebiets besitzt diese eine maximale Reichweite von 200 km bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.



Niederländische Stadt Maastricht führt neues City-Logistik-Konzept ein©Arndt

NEUES CITY-LOGISTIK-KONZEPT IN DEN NIEDERLANDEN

Maastricht setzt auf Bündelung der Warenströme in die Innenstädte



Maastricht. Das neue City-Logistik-Konzept in den Niederlanden, „binnenstadservice.nl“, weckt das Interesse von immer mehr Städten in Holland. Nachdem Erfolg in den beiden Großstädten Nijmegen und s´Hertogenbosch schließt sich jetzt auch Maastricht dem neuen City-Logistik-Konzept an. Am Montag wurde in der wichtigen Verwaltungs- und Industriestadt im Süden der Niederlande im Beisein von Verkehrsminister Camiel Eurlings eine Absichtserklärung über die Etablierung des neuartigen City-Logistik-Konzeptes unterzeichnet. Das Grundmuster von „binnenstadservice.nl“ ist immer gleich: Von einem Zentrallager aus erfolgt die Belieferung des Einzelhandels in der Innenstadt. Für die Lieferanten ist damit dieser Knotenpunkt die alleinige Lieferadresse. Auf diese Weise wird eine deutliche Verringerung der LKW-Fahrten in die Innenstadt erreicht. In einem ersten Schritt wollen 25 Einzelhändler aus Maastricht von dem neuen Logistik-Angebot Gebrauch machen. Darunter sind auch große Kaufhausketten wie zum Beispiel die in den Niederlanden sehr bekannte Kaufhäuser Bijenkorf oder V&D. Für Verkehrsminister Eurlings liegt der besondere Wert der neuen Initiative vor allem darin, dass „sie aus den Unternehmen heraus entwickelt wurde“. Schon jetzt interessierten sich für das Konzept 20 weitere Städte in den Niederlanden, so Eurlings. Das Verkehrsministerium hatte das Konzept in der Startphase 2008 mit einem Einmalbetrag von 200.000 Euro unterstützt. (eha)

Weitere Berichte zu diesem Thema finden Sie in unserem Special **[NIEDERLANDE, BELGIEN UND LUXEMBURG – TRANSPORT, SPEDITION & LOGISTIK \(/top-themen/niederlande-belgien-und-luxemburg-transport-spedition-und-logistik-1605129.html\)](#)**.

06.07.2009



Niederschrift

=====

über die Bürgerinformationsveranstaltung am 14.09.2017 um 18:30 Uhr
in der Aula der Alten Schule am Wall, Paulinenstraße 19

Beginn: 18.00 Uhr
Ende: 20.30 Uhr

Bürgerinformationsveranstaltung zur EG-Umgebungslärmrichtlinie 2. Stufe „Lärmaktionsplan für die Stadt Detmold“

Anwesende: Bürgerinnen und Bürger lt. beigefügter Liste
LK Argus GmbH: Herr Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
Stadt Detmold: Herr Zimmermann (FB 6)
Frau Mischke-Gees (FB 6)
Herr Rosemeier (FB 5)
Herr Stölting (FB 3)
Herr Raabe (FB 3)
Frau Carls (FB 6, Schriftführerin)

Der Fachbereichsleiter Stadtentwicklung, Herr Zimmermann, begrüßt die Bürgerinnen und Bürger und Dr.-Ing. E. Heinrichs von der LK Argus. Nach dem zweigeteilten Vortrag von Herrn Dr.-Ing. Heinrichs wird Frau Mischke-Gees anhand einer Power Point Präsentation beispielhaft erläutern, welche Abwägungsschritte stattgefunden haben, um den Entwurf einer Maßnahme zu entwickeln. Herr Zimmermann weist darauf hin, dass der Entwurf zum Lärmaktionsplan in Papierform ausliegt, zudem sind die Vortragsinformationen über die Internetseite der Stadt Detmold spätestens ab der folgenden Woche zugänglich.

Herr Zimmermann betont, dass der Lärmaktionsplan keine Planung ist, die auf Initiative der Stadt Detmold entsteht, sondern die Umsetzung einer EU-Richtlinie auf kommunaler Ebene darstellt. Der Focus dieser Planung liegt dabei auf dem Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger.

Danach folgt der Vortrag von Herrn Dr.-Ing. E. Heinrichs. Er erklärt die Auswirkungen von Lärm auf den menschlichen Organismus und die Vorgehensweise beim Aufstellen eines Lärmaktionsplans. Die 3 wichtigsten Dinge dabei sind: eine Lärmkartierung auf der Grundlage bestimmter Berechnungen, die Erstellung von Aktionsplänen und die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Herr K. möchte wissen, ob Grundriss und Höhe von Gebäuden mit in die Berechnungen einbezogen werden. Herr Heinrichs antwortet darauf, dass der Schall nur außen erfasst wird. Laut Umgebungslärmrichtlinie wird im Abstand von 0,1 Meter vor der Fassade und in rd. 4 Meter Höhe gerechnet.

Auf die Frage, ob ein Vertragsverletzungsverfahren seitens der EU nur in Deutschland angestrebt werde, antwortet Herr Heinrichs, dass andere EU-Länder ebenfalls betroffen sind.

Herr K. möchte wissen, wie sich die errechneten von den tatsächlich gemessenen Werten unterscheiden. Die berechneten Werte sind meist höher als die gemessenen Werte. Das Modell rechnet mit einer Streuweite, die an Straßen an denen z.B. Tempo 50 gilt vorkommt.

Auf die Frage wie hoch die Veränderung der Lärmbelastung bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 70 km/h ist, lautet die Antwort 2 - 3 dB(A).

Ab 2022 gibt es ein EU-weites, einheitliches Rechenverfahren, bisher gibt es sowohl nationale Verfahren als auch ein europäisches Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung.

Die Art der Straßenoberfläche ist in den Rechenmodellen enthalten, da die Auswirkungen der unterschiedlichen Beläge bekannt sind.

Herr W. fragt nach, inwieweit die Art der Reifen eine Rolle spielt. Nach seiner Information gibt es Reifen, deren Lärmimmission sehr gering ist. Sein Vorschlag wäre, mit der Verpflichtung zu bestimmten Reifenarten Lärm einzusparen! Dieser Aspekt wird so in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Herr Heinrichs gibt jedoch den Hinweis auf die Internetseite des Umweltbundesamtes, auf der Empfehlungen für „leise Reifen“ stehen.

Eine Lärmaktionsplanung gibt es nicht nur für Straßen, auch der Schienenverkehr ist oberhalb bestimmter Schwellenwerte betroffen.

Nachdem zunächst alle Fragen beantwortet sind, beginnt Herr Heinrichs mit dem 2. Teil des Vortrags, in dem Maßnahmen zur Lärmreduzierung aufgezeigt werden.

Herr A. möchte wissen, was eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30km/h bedeutet. Dabei wird eine Verringerung um ca.3 dB(A) erzielt, was der Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

Was sind die Effekte einer neuen Asphaltierung?

Einen fachgerechten Einbau vorausgesetzt, beträgt die Lärminderung dauerhaft zwischen 2 und 5 dB(A). Das entspricht in etwa der Halbierung der Verkehrsmenge. Stichhaltige Aussagen über Haltbarkeit etc. der Straßenbeläge liegen derzeit noch nicht vor. Die Erneuerung des Straßenbelags ist jedoch nur im Zuge einer ohnehin geplanten Sanierung sinnvoll. Ansonsten wäre ein einfacher Austausch der Beläge zu kostenintensiv.

Herr W. ist der Meinung, dass es in Detmold keine „Grüne Welle“ gibt. Z.B. auf der Paulinenstraße stände man gefühlt vor jeder Ampel. Er bemängelt den innerstädtischen Verkehrsfluss und sieht Tempo 30 als weitere Verschlechterung in dieser Hinsicht.

Herr B. möchte die „Grüne Welle“ als Maßnahme zur Lärmreduzierung näher erläutert wissen. Daraufhin antwortet Herr Rosemeier, dass es vieler Faktoren bedarf eine Grüne Welle zu schalten. Auf der Paulinenstraße sind die Ampeln entsprechend geschaltet. Für den Verkehrsfluss sind aber insbesondere Haltevorgänge und Querungsverkehr Faktoren, die sich auswirken, aber schwer zu berücksichtigen sind. Eine funktionierende „Grüne Welle“ hat einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss zur Folge und damit weniger Lärm durch weniger Beschleunigungsprozesse.

Herr W. möchte wissen, ob ein Kfz, das mit Tempo 30 durch die Stadt fährt, nicht höhere Immissionen abgibt als ein Kfz mit Tempo 50. Herr Heinrichs weist dies bzgl. auf die Seite des Umweltbundesamtes hin, auf der Untersuchungsergebnisse zu Schadstoffemissionen dargestellt sind. Auch **Herr N.** bittet um eine Betrachtungsweise aus ökologischer Sicht. Herr Heinrichs führt dazu aus, dass die Zahl der Beschleunigungen, egal bei welchem Tempo, gleich bleibt. Damit auch der CO₂ Ausstoß pro Beschleunigung.

Auf die Frage, ob ein Kreisverkehr nicht auch eine Lärmreduzierung bedeute, antwortet Herr Heinrichs, dass der Unterschied zur LSA etwa 1 dB(A) beträgt. Die Einrichtung eines Kreisverkehrs reicht in der Regel nicht aus, um die Lärmimmission deutlich zu senken. Zumal sollte auch die Verkehrsmenge, die auf den Knotenpunkt zuläuft, etwa von allen Seiten gleich hoch sein.

Herr Raabe berichtet von einer Untersuchung, die belegt, dass bei einer Absenkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Verschlechterung der Luftqualität einsetzt. Herr Dr. Heinrichs ist eine Untersuchung mit dem Ergebnis bekannt, bezeichnet sie aber als fachlich nicht stichhaltig. Grundsätzlich gilt: je gleichmäßiger der Verkehr fließt, umso besser.

Herr K. fragt, ob man bei Verwendung von „Flüsterasphalt“ schneller fahren könne. Herr Dr.-Ing. Heinrichs sind Untersuchungen dazu nicht bekannt.

Gibt es Bürgerentscheide zu Tempo 30?

Tempo 30 steht in den meisten Fällen oben im Wunsch der Bürger, Herr Dr. Heinrichs ist kein Fall bekannt, in dem ein Bürgerentscheid stattgefunden hat.

Herr N. möchte wissen, ob es Städte gibt, die die tatsächlichen Werte zur Lärmbelastung messen. Herr Dr. Heinrichs bejaht, allerdings sei die Höhe der Kosten unbekannt und es muss über einen langen Zeitraum gemessen werden, um stichhaltige Ergebnisse zu bekommen.

Herr W. fragt, wie hoch die Abweichung der Messergebnisse zu den berechneten Ergebnissen ist. Die Berechnungen überschätzen in den meisten Fällen die Messergebnisse um ca. 2 dB(A).

Der sogenannte „Flüsterasphalt“ ist erst ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h sinnvoll, da es ein sehr grobporiger Belag ist, der sich bei geringeren Geschwindigkeiten schnell zusetzt und damit seine lärmabsorbierende Leistung verliert. Daher bringt eine innerstädtische Verwendung dieses Belages keine Verbesserung. Herr Rosemeier ergänzt, dass die Stadt Detmold für die Sanierung von innerstädtischen Straßen lärmindernde Belege verwendet.

Herr Dr.-Ing. Heinrichs weist nochmal darauf hin, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit dazu geeignet ist, größere Verkehrsmengen durch ein „Nadelöhr“ zu leiten. Bestes Beispiel sei die Reduzierung auf Tempo 80 bei Autobahnbaustellen. Das ist auf Autobahnen die Geschwindigkeit, die den höchsten Verkehrsfluss gewährleistet.

Herr A. fragt, ob es zum Thema Lärmschutzfenster Förderprogramme gibt, Frau Mischke-Gees antwortet, dass Straßen.NRW an Bundes/Landesstraßen mit einem 75%igen Zuschuss fördert.

Auf die Frage, ob auch an städtischen Straßen die Lärmbelastung ermittelt wird, antwortet Frau Mischke-Gees, dass es dafür keine gesetzliche Grundlage gibt. Herr Rosemeier betont jedoch, dass Wünsche diesbezüglich auch im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens geäußert werden können.

Herrn K. ist es unverständlich, dass an der Lageschen Str. lärmreduzierende Maßnahmen getroffen werden sollen, gleichzeitig jedoch das Gewerbegebiet Balbrede geplant wird, was sicherlich neue Verkehrsflüsse nach sich zieht. Herr Rosemeier betont, dass Rechengänge hinsichtlich dieser Entwicklung in der Planung berücksichtigt werden, dies jedoch ein Parallelverfahren darstellt, was zunächst nichts mit dem Lärmaktionsplan zu tun hat. Frau Mischke-Gees erläutert dazu, dass der Lärmaktionsplan kein starres Instrument ist, sondern alle 5 Jahre neu überarbeitet wird. Somit wird veränderten Bedingungen Rechnung getragen.

Frau K. weist auf einen Straßenabschnitt zwischen Klüt Ortsausgang und Detmold Ortseingang hin, der nicht im Lärmaktionsplan enthalten ist. In Anbetracht der Tatsache dass die Ortsdurchfahrt Klüt auf Tempo 30 reduziert werden soll, ist es ihr nicht eingängig, das auf diesem ca. 500m langen Abschnitt wieder auf Tempo 70 beschleunigt werden darf.

Frau Mischke-Gees erläutert dazu, dass diese Strecke nicht im Lärmaktionsplan enthalten ist. Da an den dort stehenden Häusern die Auslösewerte nicht überschritten werden, sind keine Maßnahmen erforderlich. Der Lärmaktionsplan zielt ja in erster Linie auf den Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger ab, und diese sind hier nicht betroffen.

Herr N. bittet nochmal darum im Zuge der Planungen die Option Tempo 30 für die gesamte Innenstadt Detmolds zu prüfen, da er es auch aus ökologischer Sicht für sinnvoll hält.

Herr R. bittet um nähere Betrachtung des Bereichs zwischen Birkenallee und Im Kampe. Im Entwurf zum Lärmaktionsplan soll in diesem Bereich Tempo 30 eingeführt werden, er bittet darum, auch darüber hinaus eine Geschwindigkeitsreduzierung zu initiieren. Dafür hat er bereits und werde auch nochmal eine Unterschriftenaktion durchführen.

Herr H. bemerkt, dass am Beispiel der Friedrich-Ebert-Str. 17 Personen mit zu hohen Lärmimmissionswerten belastet sind. Dem ständen jedoch 1000nde Autofahrer entgegen, die seiner Meinung auf dem Weg durch die Straße aufgrund von Geschwindigkeitsreduzierungen eingeschränkt werden. Die Relation erschließt sich ihm nicht. Herr Zimmermann betont daraufhin nochmal den Schutz der Gesundheit, der in dem Fall des Lärmaktionsplans die Hauptintention darstellt.

Herr A. bittet darum, den Kreuzungspunkt Wotanstraße/ Paulinenstraße mit in die Planung aufzunehmen, da die Lärmbelastung dort immens hoch sei. Die Paulinenstraße ist nach Umstufung in eine städtische Straße jedoch nicht im Lärmaktionsplan enthalten. Der Lärmaktionsplan bezieht sich lediglich auf Bundes- und Landesstraßen.

Es folgen noch weitere Verkehrsknotenpunkte, die wie z.B. der Nordring nicht von der Planung zum Lärmaktionsplan betroffen sind.

Zum Ende der Veranstaltung bittet **Herr B.** darum, die nötige Weitsicht zu behalten und nicht in Klein-Klein zu verfallen.

Herr Zimmermann bittet darum die Eingaben im Rahmen der Bürgerbeteiligung zu tätigen und dankt allen Beteiligten für die Durchführung der Informationsveranstaltung.

Detmold, 05.10.2017

i. A.

Carls
Schriftführerin

ges. Mischke-Gees

Auswertung der Offenlage nach Straßen

Die farbig hinterlegten Straßenabschnitte sind nicht Gegenstand des förmlichen LAP-Verfahrens

Nr.	Straßenabschnitt	Tempo 30				Tempo 50
		ja tags/nachts	nein tags/nachts	ja nachts	Probeweise	ja
1	Hans-Hinrich-Straße	4.1		22		
2	Friedrich-Ebert-Straße ab Kreuzung westlich	5.1, 5.2 (+70) ¹ , 5.3, 5.4, 5.5, 5.7, 5.8	29 (+47)	29 (+47)	5.6 Freie Wähler, Die Linke	
	Friedrich-Ebert-Straße ab Kreuzung östlich	5.1, 5.2 (+70)			5.6 Freie Wähler, Die Linke	
3	Hindenburgstraße OD ²	6.3				
	Hindenburgstraße FS ³					5.8, 6.2, 6.3
4	Behringstraße	7.1, 7.2, 7.3 (+58)				
5	Wotanstraße	7.1, 7.2, 7.3 (+58)				
6	Leopoldstraße	7.1, 7.2, 7.3 (+58)				
7	Hornsche Straße			29 (+47)		
8	Bielefelder Straße	11.2	11.1 CDU	11.3, 29 (+47)		
9	Augustdorfer Straße	12.1, 12.2		29 (+47)		5.8, 12.2
10	Remmighauser Straße			14		14

¹ z. B. 5.2 (+70) ≙ Eingabe mit Unterschriftensammlung mit 70 Unterschriften

² OD ≙ Ortsdurchfahrt

³ FS ≙ Freie Strecke

Nr.	Straßenabschnitt	Tempo 30		Tempo 50		Probeweise	ja
		ja tags/nachts		nein tags/nachts	ja nachts		
	Paderborner Straße				29 (+47)		
12	Paulinenstraße				29 (+47)		
13	Lemgoer Straße			29 (+47)	29 (+47)		
14	Neustadt			29 (+47)	29 (+47)		
15	Kreuzungsbereich Industrie-/Wotanstraße				18		
16	Generell gesamtes Stadtgebiet Tempo 30				22		