# Anlage 23
# Maßnahmensteckbriefe der Handlungsräume

Stadt Bielefeld

LK Argus Berlin • Hamburg • Kassel

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

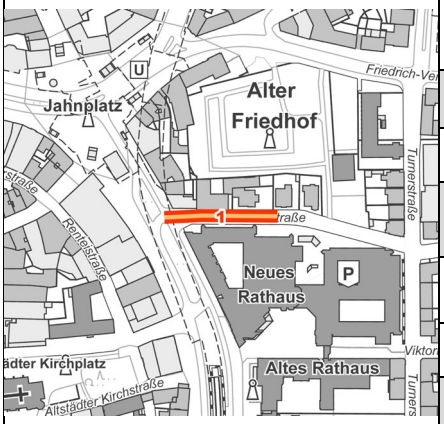
**HR-K LBP 01**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 01:

**Körnerstraße**

von Niederwall bis Körnerstraße 5

| **Körnerstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Niederwall (Hauptlärmquelle ist angrenzende Straße) | | | | |
| | von | | bis | | |
| | Niederwall | | Körnerstraße 5 | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 4.028 | 2 | 30 |
| | 19 | 17 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | Einstreifige Asphaltfahrbahn<br>Parken am nördlichen Fahrbahnrand, bewirtschaftet | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrs rechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo 30-Zone<br>Einbahnstraße mit Fahrtrichtung nach Osten | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | In der Straße verkehrt kein ÖPNV |
| Bebauung | | 2- bis 3-geschossige Gebäude mit Wohn- und Gewerbenutzung auf der Nordseite<br>Großes 4-geschossiges Verwaltungsgebäude der Stadt Bielefeld erstreckt sich auf der gesamten Südseite | |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 1,3 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Körnerstraße / Niederwall ist ein Unfallschwerpunkt | |

Körnerstraße, Blick vom Niederwall nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-K LBP 02**

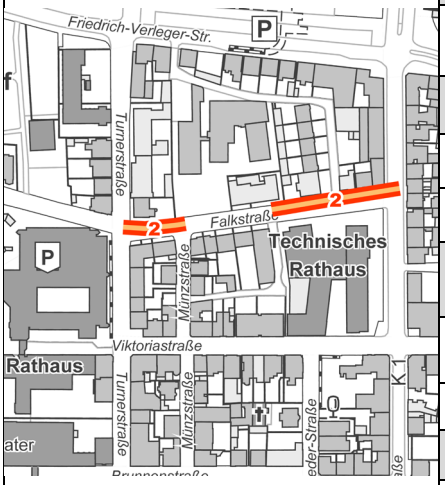
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 02:

**Falkstraße**

von Turnerstraße bis Münzstraße, sowie
von Falkstraße 9 bis August-Bebel-Straße

**Falkstraße – Bestandsdaten**




| Handlungsraum K | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Turnerstraße, August-Bebel-Straße | | | | |
| von | | bis | | |
| Turnerstraße | | Münzstraße | | |
| Falkstraße 9 | | August-Bebel-Straße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 1.254 - 2.297 | 3 | 30 |
| 10 | 10 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| Lärmminderungspotenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 1-streifige Straße mit Asphaltbelag<br>Parkstreifen beidseitig der Fahrbahn in Großpflaster, bewirtschaftet | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrs rechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo 30-Zone<br>Einbahnstraße mit Fahrtrichtung nach Osten | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | In der Straße verkehrt kein ÖPNV |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken im westlichen Abschnitt eine Reduzierung der Pegelwerte von 0,7 dB(A) und im östlichen Abschnitt eine Zunahme der Pegelwerte von 1,5 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 5-geschossige Wohn- und Bürogebäude, teilweise in Blockrandbebauung, zum großen Teil durch kleine Vorgärten von der Straße abgesetzt<br>Auf Höhe der Münzstraße befindet sich auf der nördlichen Seite der Straße ein Parkplatz | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Falkstraße – Körnerstraße / Turnerstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Falkstraße, Blick von der Turnerstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Falkstraße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

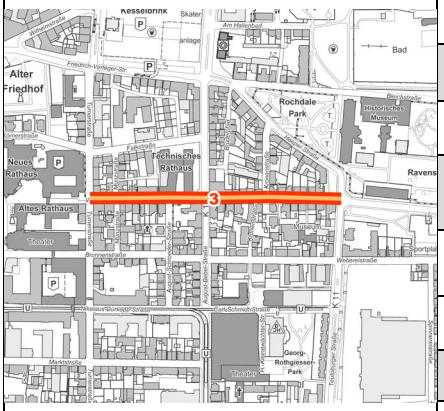
**HR-K LBP 03**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 03

**Viktoriastraße**

von Turnerstraße bis Teutoburger Straße

| **Viktoriastraße – Bestandsdaten** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K** | | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Viktoriastraße | | | | | |
| | **von** | | **bis** | | | |
| | Turnerstraße | | Teutoburger Straße | | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] | |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 4.717 - 6.278 | 2 - 3 | 50 | |
| | 195 | 217 | | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßen- | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Abschnittsweise Stellplätze auf der südlichen Fahrbahnseite in Großpflaster, bewirtschaftet<br>Aufweitung der Fahrbahn für Linksabbiegestreifen am Knotenpunkt Viktoriastraße / August-Bebel-Straße am östlichen Knotenpunktarm | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Viktoriastraße / Turnerstraße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Viktoriastraße / August-Bebel-Straße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Viktoriastraße / Teutoburger Straße / Heeper Straße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 1,3 bis 2,9 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| ÖPNV | Buslinien: 21, 22, 29, 52, 196, 350, 351, 369, N4<br>Haltestellen: Turnerstraße, Volkshochschule | Haltestelle Turnerstraße am nördlichen Fahrbahnrand knapp östlich des Knotenpunkts mit der Turnerstraße (Haltestelle in der Gegenrichtung befindet sich in der Turnerstraße<br>Haltestelle Volkshochschule beidseitig jeweils am Fahrbahnrand zwischen Kronenstraße und Teutoburger Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | Wohnhäuser mit Erdgeschossnutzung 2- bis 4-geschossig, Blockrandbebauung | Lärmbelastete Einwohner befinden sich auf dem gesamten Straßenabschnitt auf beiden Straßenseiten |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Viktoriastraße / Turnerstraße und Viktoriastraße / Heeper Straße – Teutoburger Straße sind Unfallschwerpunkte | |

Viktoriastraße, Blick von der Teutoburger Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Viktoriastraße, Blick von der Turnerstraße nach Osten




Quelle: LK Argus 2020

Viktoriastraße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Osten




Quelle: LK Argus 2020

Viktoriastraße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Westen




Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung
  Knotenpunkte Viktoriastraße / Turnerstraße, Viktoriastraße / August-Bebel-Straße, Viktoriastraße / Teutoburger Straße / Heeper Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

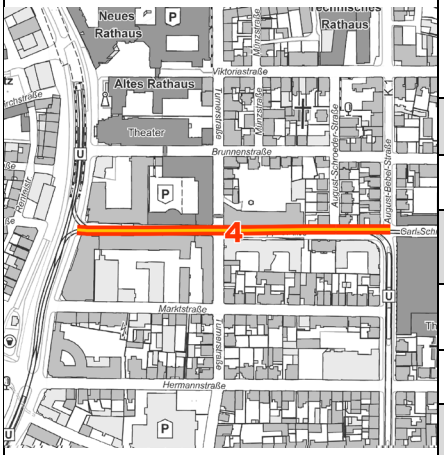
**HR-K LBP 04**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 04

**Nikolaus-Dürkopp-Straße**

von Niederwall bis August-Bebel-Straße

| **Nikolaus-Dürkopp-Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K**<br>Hauptlärmquelle:<br>Nikolaus-Dürkopp-Straße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Stadtbahn verkehrt in der Nikolaus-Dürkopp-Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Niederwall | | August-Bebel-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **SV-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 2.070 - 2.143 | 3 | 30 |
| | 80 | 79 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Straßenbündiger Gleiskörper der Stadtbahn<br>Parkstände auf der südlichen Fahrbahnseite, bewirtschaftet | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Nikolaus-Dürkopp-Straße / Niederwall ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Nikolaus-Dürkopp-Straße / Turnerstraße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken im östlichen Abschnitt eine Reduzierung der Pegelwerte von 0,6 dB(A) und im westlichen Abschnitt eine Zunahme der Pegelwerte von 1,6 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| | LSA am Knotenpunkt Nikolaus-Dürkopp-Straße / August-Bebel-Straße ohne Nachtabschaltung | |
| ÖPNV | Stadtbahnlinien: 3, 4, 10, 18<br>Haltestelle: Nikolaus-Dürkopp-Straße (nur Halt der Linie 18) | Stadtbahnhaltestelle Nikolaus-Dürkopp-Straße beidseitig am Fahrbahnrand zwischen Niederwall und Turnerstraße, Bedienung nur durch einzelne Fahrten in Tagesrandlagen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | Vorwiegend 4- bis 5-geschossige Büro- und Geschäftshäuser<br>Vereinzelt Erdgeschossnutzungen | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Beitrags-Nr.104 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Nikolaus-Dürkopp-Straße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Nikolaus-Dürkopp-Straße, Blick von der Turnerstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Nikolaus-Dürkopp-Straße, Blick vom Niederwall nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern ist für den gesamten Abschnitt bereits geplant (16. BImSchV).

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

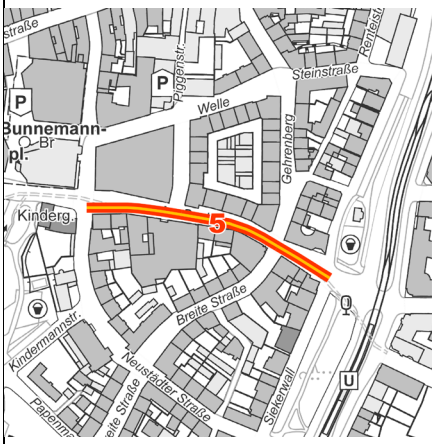
**HR-K LBP 05**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 05

**Am Bach**

von Neustädter Straße bis Niederwall

| **Am Bach – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Am Bach | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Neustädter Straße | | Siekerwall | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 1.727 - 2.464 | 3 - 4 | 30 |
| | 107 | 102 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung zwischen Neustädter Straße und der Zufahrt zur Parkgarage Am Bach 20 für Linksabbiegefahrstreifen von Osten kommend in die Neustädter Straße nach Süden bzw. von Westen kommend in die Parkgarage<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Am Bach – Hermannstraße / Niederwall auf drei Fahrstreifen (je ein Linksabbiege-, Geradaus-, und Rechtsabbiegefahrstreifen) | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden<br>Zum Zeitpunkt der Untersuchung Straßenbauarbeiten auf der nördlichen Straßenseite |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Beidseitig straßenbegleitende Radwege (nicht benutzungspflichtig) | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Zum Zeitpunkt der Untersuchung Straßenbauarbeiten auf der nördlichen Straßenseite |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 3,5 bis 4,2 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straße liegt in Tempo-30-Zone | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | In der Straße verkehrt kein ÖPNV |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 5-geschossige Wohn- und Geschäfts-häuser mit Erdgeschossnutzungen | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Beitrags-Nr.1 der Öffentlichkeitsbeteiligung be-zieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Neustädter Straße / Am Bach sowie Am Bach – Hermannstraße / Nie-derwall sind Unfallschwerpunkte | |

Am Bach, Blick von der Neustädter Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Am Bach, Blick von der Breiten Straße nach Westen




Quelle: LK Argus 2020

Am Bach, Blick von der Breiten Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Am Bach, Blick vom Niederwall nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Einrichtung einer Fahrradstraße und optionaler Rückbau der Radwege (Radverkehrskonzept)
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Mittelinsel, vorgezogener Seitenraum)
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

Stadt Bielefeld
**Lärmaktionsplan**

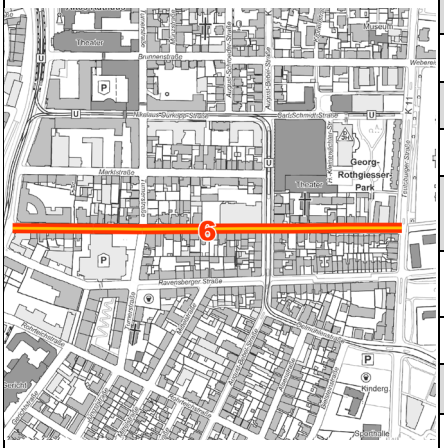
**HR-K LBP 06**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 06

**Hermannstraße**

von Niederwall bis Teutoburger Straße

| **Hermannstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Hermannstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Niederwall | | Teutoburger Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **SV-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 121 - 1.749 | 3 - 6 | 30[2] |
| | 281 | 285 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Fahrbahn für Linksabbiegefahrstreifen am Knotenpunkt Hermannstraße / Niederwall<br>Parken auf der gesamten Nordseite der Straße; zwischen Turnerstraße und Teutoburger Straße auch auf der Südseite, bewirtschaftet | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Zwischen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße Bäume im Wechsel mit Parkbuchten | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Teilweise beengte Verhältnisse für Fußgänger |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 7,2 bis 7,8 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | LSA am Knotenpunkt Hermannstraße – Am Bach / Niederwall ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Hermannstraße / Turner-straße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Hermannstraße / Au-gust-Bebel-Straße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | In der Straße verkehrt kein ÖPNV |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 4-geschossige Wohnhäuser mit Erdge-schossnutzung,<br>nahezu durchgängig beidseitige Bebauung | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Niederwall / Hermannstraße und Turnerstraße / Hermannstraße sind Unfall-schwerpunkte- | |

Hermannstraße, Blick vom Niederwall nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Hermannstraße, Blick von der Turnerstraße nach Osten




Quelle: LK Argus 2020

Hermannstraße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Hermannstraße; Blick von der Teutoburger Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Langfristige Maßnahmen

- Verbesserung der Querungsbedingungen
  durch bspw. vorgezogene Seitenräume (Gehwegvorstreckung)
  Niederwall bis August-Bebel-Straße
  *Keine lokale Lärmminderung*

- Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur
  Vergrößerung der Gehwegflächen durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs (einseitiges Parken auf der Fahrbahn),
  Turnerstraße bis August-Bebel-Straße
  *Keine lokale Lärmminderung*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

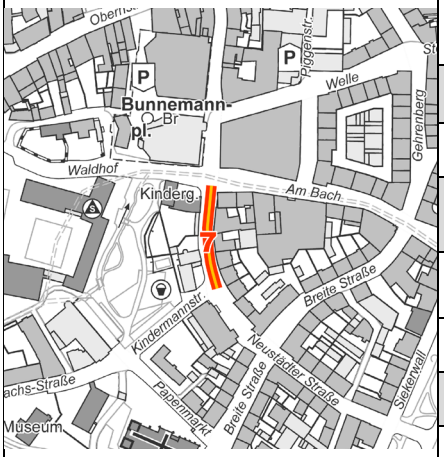
**HR-K LBP 07**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 07

**Neustädter Straße**

von Am Bach bis Kindermannstraße

| **Neustädter Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Neustädter Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Am Bach | | Kindermannstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 3.007 | 4 | 30 |
| | 12 | 6 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Parken in gekennzeichnetem Bereich auf dem Gehweg und Parktaschen an der westlichen Straßenseite, bewirtschaftet | Akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo-30-Zone | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 3- bis 4-geschossige Wohn- und Bürogebäude<br>Erdgeschossnutzungen auf der östlichen Straßenseite | |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte von 3,8 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Beitrags-Nr.31 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Neustädter Straße / Am Bach – Waldhof ist ein Unfallschwerpunkt | |

Neustädter Straße, Blick von der Kindermannstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Neustädter Straße, Blick von Am Bach nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-K LBP 08**

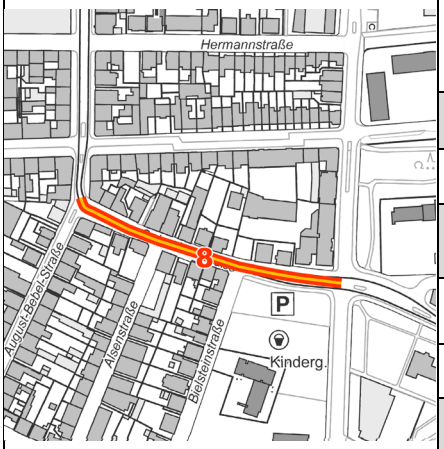
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 08

**Oelmühlenstraße (W)**

von August-Bebel-Straße bis Teutoburger Straße

**Oelmühlenstraße (W) – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum K** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Oelmühlenstraße<br>Weitere Lärmquelle: Stadtbahn verkehrt in der Oelmühlenstraße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| August-Bebel-Straße | | Teutoburger Straße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 7.934 - 8.009 | 4 | 30[2], 50 |
| 160 | 149 | | | |
| **Immissionspegel[3]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 1,4 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen August-Bebel-Straße und Bielsteinstraße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt für diesen Bereich rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße für Mittelinsel<br>Straßenbündige Gleiskörper der Stadtbahn mittig der jeweiligen Fahrstreifen<br>Radschutzstreifen auf der nördlichen Straßenseite zwischen Bielsteinstraße und Teutoburger Straße | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radweg im südlichen Seitenraum zwischen Bielsteinstraße und Teutoburger Straße | Keine Radverkehrsanlagen zwischen August-Bebel-Straße und Bielsteinstraße, hier Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Keine Parkmöglichkeiten |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Stadtbahnlinien: 3, 10, 18<br>Buslinie: N9 (Nachtbus) | Auf dem Straßenabschnitt befinden sich keine ÖPNV-Haltestellen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 2- bis 4-geschossige Wohngebäude mit Erdgeschossnutzungen<br>Teilweise Blockrandbebauung, teilweise einzelnstehende Gebäude<br>Zwischen Bielsteinstraße und Teutoburger Straße befinden sich auf der Südseite eine Grünanlage und ein Parkplatz | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Oelmühlenstraße / Teutoburger Straße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Oelmühlenstraße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Oelmühlenstraße, Blick von der Bielsteinstraße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Oelmühlenstraße, Blick von der Bielsteinstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Oelmühlenstraße, Blick von der Teutoburger Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Bielsteinstraße und Teutoburger Straße nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Langfristige Maßnahme

- Gleisbettsanierung geplant, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt bei Gleisanlagen schwierig
  *Lärmminderung unbestimmt*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits umgesetzt.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

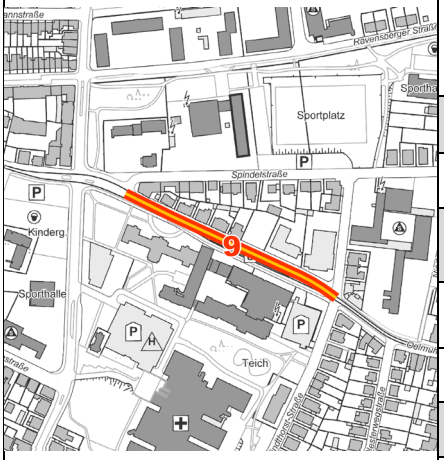
**HR-K LBP 09**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 09

**Oelmühlenstraße (O)**

von Spindelstraße bis Eduard-Windthorst-Straße

| **Oelmühlenstraße (O) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K**<br>Hauptlärmquelle:<br>Oelmühlenstraße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Stadtbahn verkehrt in der Oelmühlenstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Spindelstraße | | Eduard-Windthorst-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 10.982 | 4 | 50 |
| | 24 | 17 | | | |
| | **Immissionspegel**[2] | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße zwischen Teutoburger Straße und Oelmühlenstraße 33 für Linksabbiegefahrstreifen von Osten kommend in die Teutoburger Straße nach Süden bzw. von Westen kommend in die Spindelstraße<br>Aufweitung der Straße zwischen Spindelstraße und Eduard-Windthorst-Straße für Inselbahnsteig der Stadtbahn in der Straßenmitte<br>Straßenbündiger Gleiskörper der Stadtbahn mittig der jeweiligen Fahrstreifen<br>Radschutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten | Mittlere akustisch relevante Fahrbahnschäden |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,5 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Parkstände an der nördlichen Fahrbahnseite im Wechsel mit Bäumen | |
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege | |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Fußgänger-LSA am Zugang zu Stadtbahnhal-testelle mit Nachtabschaltung | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Stadtbahnlinien: 3, 10, 18<br>Buslinien: N9 (Nachtbus)<br>Haltestelle: Krankenhaus Mitte | Stadtbahnhaltestelle Krankenhaus Mitte als Hochbahnsteig in Mittellage |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 3- bis 4-geschossige Wohngebäude auf der Nordseite, Einzelbebauung<br>städtisches Krankenhaus mit Grünanlage auf der Südseite, 3- bis 5-geschossig in Block-randbebauung | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | | Keine Hinweise | |
| Bemerkungen | | Auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle Kranken-haus Mitte befindet sich ein Unfallfallschwer-punkt | |

Oelmühlenstraße, Blick von der Spindelstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Oelmühlenstraße, Blick von der Hausnummer 39 nach Osten auf die Stadtbahnhaltestelle Krankenhaus Mitte



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
  Maßnahmenvorschlag wird derzeit geprüft.

### Langfristige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahn vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Gleisbettsanierung geplant, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt bei Gleisanlagen schwierig
  *Lärmminderung unbestimmt*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits umgesetzt.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

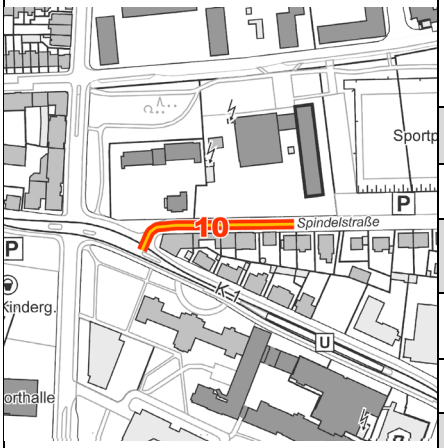
**HR-K LBP 10**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 10

## Spindelstraße

Von Oelmühlenstraße bis Spindelstraße 12

| **Spindelstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K**<br>Hauptlärmquelle:<br>Spindelstraße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Stadtbahn verkehrt in der angrenzenden Oelmühlenstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Oelmühlenstraße | | Spindelstraße 12 | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 3.092 | 2 | 30[2] / 50 |
| | 16 | 16 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Parken auf der nördlichen Straßenseite auf der Fahrbahn, auf der südlichen Straßenseite halb auf dem Gehweg | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Nutzbarer Gehweg auf der südlichen Straßenseite ist sehr schmal<br>Gehwegschäden<br>Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 0,1 dB(A).

2 Tempo-30-Zone ab etwa Höhe Hausnummer 8 bis zum Ende des Lärmbrennpunkts auf Höhe Hausnummer 12 bedeutet dies nur einen kurzen Abschnitt Tempo-30-Zone.

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straßenabschnitt liegt zum Teil in Tempo-30-Zone | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3-geschossige Wohngebäude ohne Erdgeschossnutzungen, teilweise freistehend, teilweise als Blockrandbebauung<br>Auf der Nordseite befinden sich ein Parkplatz und eine Kindertagesstätte | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Hinweise | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Spindelstraße, Blick von Oelmühlenstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Spindelstraße, Blick von Höhe Hausnummer 16 nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Verlängerung der bestehenden Tempo-30-Zone und somit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Oelmühlenstraße und Hausnummer 8 nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-K LBP 11**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 11

**Kreuzstraße**

von Hans-Sachs-Straße bis Niederwall

| **Kreuzstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K**<br>Hauptlärmquelle:<br>Kreuzstraße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Stadtbahn verkehrt in der Kreuzstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Hans-Sachs-Straße | | Niederwall | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 39.532 - 41.414 | 2 - 3 | 50 |
| | 224 | 264 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungs-potenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 4-streifige Asphaltfahrbahn<br>Eigener Gleiskörper der Stadtbahn mittig der Fahrbahn<br>Radfahrstreifen auf der nördlichen Fahrbahnseite zwischen Siekerstraße und Niederwall<br>Leichte Aufweitung der Straße an der LSA am Knotenpunkt Kreuzstraße – Detmolder Straße / Niederwall – Spiegelstraße sowie an der Fußgänger-LSA Höhe Hans-Sachs-Straße | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden auf der nördlichen Straßenseite<br>Hohe Trennwirkung durch Zaun zwischen den Stadtbahngleisen in der Straßenmitte |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 4,3 bis 4,7 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Beidseitig getrennte Geh- und Radwege im Seitenraum zwischen Hans-Sachs-Straße und Siekerstraße – Kesselstraße, Führung im nördlichen Seitenraum zwischen Haus-Nr. 10a und Breite Straße über ehemalige Parkstände<br>Beidseitig Parkstände im Seitenraum zwischen Hans-Sachs-Straße und Breite Straße – Burgstraße im Wechsel mit Baumbestand sowie im nördlichen Seitenraum zwischen Siekerstraße und Siekerwall sowie im südliche Seitenraum zwischen Burgstraße und Kesselstraße, jeweils bewirtschaftet | Keine Radverkehrsanlagen auf südlicher Straßenseite zwischen Kesselstraße und Spiegelstraße<br>Keine Parkmöglichkeiten im nördlichen Seitenraum zwischen Breite Straße und Siekerstraße sowie Siekerwall und Niederwall, im südlichen Seitenraum zwischen Kesselstraße und Spiegelstraße |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus an Einmündung Siekerwall (Einbahnstraße)<br>Achtung Altenheim auf Höhe F-LSA<br>LSA am Knotenpunkt Kreuzstraße – Detmolder Straße / Niederwall – Spiegelstraße<br>Fußgänger-LSA auf Höhe Hans-Sachs-Straße | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Stadtbahnlinien: 1, 12 ,18<br>Buslinien: N5 (Nachtbus) | Keine ÖPNV-Haltestellen im Straßenabschnitt |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 3- bis 4-geschossige Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude mit teilweise Erdgeschossnutzung, meist in Blockrandbebauung<br>Kirche und Museum mit Grünanlage, deutlich von der Straße abgesetzt zwischen Hans-Sachs-Straße und Breite Straße auf nördlicher Straßenseite<br>Grünanlage zwischen Siekerwall und Niederwall an nördlicher Straßenseite sowie Höhe Hans-Sachs-Straße an südlicher Straßenseite | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Beitrags-Nr.109 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | | Im Lkw-Lenkungskonzept enthalten<br>Radverkehrskonzept sieht Radfahrstreifen vor | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Kreuzstraße (nördliche Straßenseite), Blick von Hans-Sachs-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Kreuzstraße (südliche Straßenseite), Blick von Hans-Sachs-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Kreuzstraße (nördliche Straßenseite), Blick von Breite Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Kreuzstraße (nördliche Straßenseite), Blick von Breite Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Kreuzstraße (nördliche Straßenseite), Blick von Siekerstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Kreuzstraße (südliche Straßenseite), Blick von Kesselstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Kreuzstraße (südliche Straßenseite), Blick von Kesselstraße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Kreuzstraße (nördliche Straßenseite), Blick von Niederwall nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung der Fußgänger-LSA auf Höhe Hans-Sachs-Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

- Prüfung einer Änderung der Einbahnstraßenregelung des Siekerwalls in Fahrtrichtung Norden und somit Änderung der Abbiegeregelung an der Einmündung Kreuzstraße / Siekerwall
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 überbreite Fahrstreifen zugunsten von beidseitigen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, hiermit entfällt der auf dem Gehweg bzw. über die Parkstände geführte Radweg
  *Lärmminderung 2 – 3 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung in Verbindung mit zusätzlicher Geschwindigkeitsreduzierung möglich*

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der nördlichen Fahrbahn, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

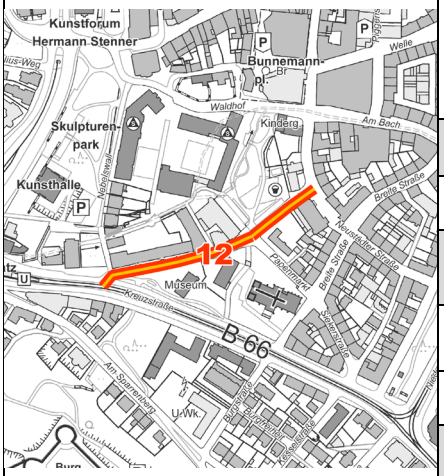
**HR-K LBP 12**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 12

**Hans-Sachs-Straße - Kindermannstraße**

von Kreuzstraße bis Neustädter Straße

| **Hans-Sachs-Straße - Kindermannstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K**<br>Hauptlärmquelle:<br>Hans-Sachs-Straße - Kindermannstraße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Kreuzstraße als angrenzende Straße; dort verkehrt auch die Stadtbahn | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Kreuzstraße | | Neustädter Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 2.150 | 5 | 30 |
| | 45 | 46 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungs-potenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | Zweistreifige Asphaltfahrbahn<br>Parkstände auf der nördlichen Fahrbahnseite zwischen Kreuzstraße und Papenmarkt, bewirtschaftet<br>Parkstände auf der südlichen Fahrbahnseite zwischen Papenmarkt und Neustädter Straße, bewirtschaftet | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 0,5 bis 1,5 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Parkstände im nördlichen Seitenraum zwischen Papenmarkt und Neustädter Straße, bewirtschaftet<br>Parkstände im südlichen Seitenraum auf Höhe Papenmarkt, bewirtschaftet | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>Einbahnstraße zwischen Papenmarkt und Kreuzstraße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in dem Straßenzug |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | Zwischen Kreuzstraße und Papenmarkt auf der Südseite eine Grünanlage mit dem Naturkundemuseum, auf der Nordseite Wohngebäude ohne Erdgeschossnutzungen in Blockrandbebauung<br>Zwischen Papenmarkt und Neustädter Straße auf der Nordseite Grünanlage und Parkplatz mit angrenzendem Bürogebäude ohne Erdgeschossnutzungen, auf der Südseite ein 4-geschossiges Wohngebäude mit Erdgeschossnutzung sowie eine private Grün-/Gartenfläche | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg zwischen Kreuzstraße und Papenmarkt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Beitrags-Nr.31 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt in der Kindermannstraße | |
| Bemerkungen | | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Hans-Sachs-Straße, Blick von der Kreuzstraße nach Osten




Quelle: LK Argus 2020

Kindermannstraße, Blick vom Papenmarkt nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Hans-Sachs-Straße, Blick vom Papenmarkt nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Kindermannstraße, Blick von der Neustädter Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung von punktuellen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (bspw. Schwellen, Dialogdisplay) auf Höhe des Spielplatzes
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

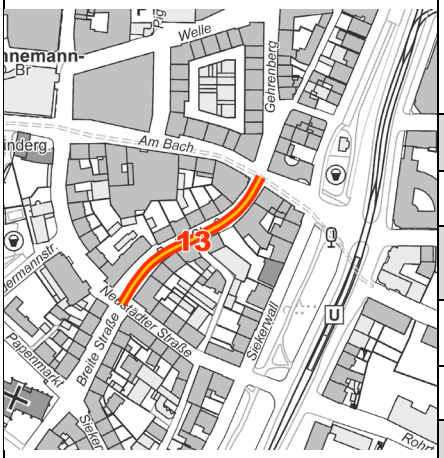
**HR-K LBP 13**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 13

**Breite Straße (N)**

von Neustädter Straße bis Am Bach

| **Breite Straße (N) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K**<br>Hauptlärmquelle:<br>Breite Straße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Am Bach | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Neustädter Straße | | Am Bach | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 932 - 1.046 | 3 | 30 |
| | 82 | 82 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Parkstände an beiden Fahrbahnseiten in Großpflaster zwischen Neustädter Straße und Schmale Gasse, zwischen Schmale Gasse und Am Bach nur noch einseitig Parkstände an westlicher Fahrbahnseite | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo-30-Zone | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 1,6 bis 1,7 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 4 geschossige Wohngebäude<br>Vereinzelt Erdgeschossnutzungen | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Baustelle bei Bestandsaufnahme zwischen Höhe Schmale Gasse und Am Bach | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Breite Straße, Blick von der Neustädter Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Breite Straße, Blick von Am Bach nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

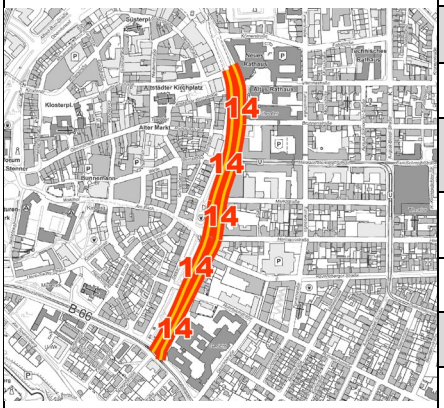
**HR-K LBP 14**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 14

**Niederwall**

von Altstädter Kirchplatz bis Kreuzstraße

| **Niederwall – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Niederwall<br>Weitere Lärmquelle:<br>Stadtbahn verkehrt im Niederwall | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Altstädter Kirchplatz | | Kreuzstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 6.513 - 10.697 | 1 - 4 | 30[2] / 50 |
| | 192 | 183 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB(A) zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Hermannstraße sowie zwischen Ravensberger Straße und Rohrteichstraße<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A) zwischen Rohrteichstraße und Kreuzstraße<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A) zwischen Altstädter Kirchplatz und Kreuzstraße | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Altstädter Kirchplatz und Nikolaus-Dürkopp-Straße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,2 bis 0,5 dB(A) sowie zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Kreuzstraße eine Zunahme der Pegelwerte um 0,1 bis 3,9 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Altstädter Kirchplatz und Nikolaus-Dürkopp-Straße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Niederwall / Am Bach – Hermannstraße auf 3 Fahrstreifen (je ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) sowohl am nördlichen als auch am südlichen Knotenpunktarm<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Niederwall / Kreuzstraße – Detmolder Straße auf 2 Fahrstreifen für einen Linksabbiegestreifen<br>Eigener Gleiskörper der Stadtbahn mittig der Fahrbahn<br>Direkt nördlich der Haltestelle Rathausplatz befindet sich eine Tunnelrampe der Stadtbahn<br>Radfahrstreifen auf der östlichen Fahrbahnseite zwischen Kreuzstraße und Brunnenstraße; zwischen Brunnenstraße und Altstädter Kirchplatz keine Radverkehrsanlagen und Führung im Mischverkehr<br>Durchgängiger Radfahrstreifen auf der westlichen Fahrbahnseite<br>Parkstände auf der östlichen Fahrbahnseite im Wechsel mit Baumbestand zwischen Detmolder Straße und Brunnenstraße<br>Parkstände auf der westlichen Fahrbahnseite zwischen Altstädter Kirchplatz und Steinstraße | Mittlere akustische Wirkung der Fahrbahndecke zwischen Marktstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße<br>Geringe akustische Wirkung der Fahrbahndecke zwischen dem südlichen Zugang zur Stadtbahnhaltestelle Rathaus und der Brunnenstraße |
| Straßen-infra-struktur | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege; Gehweg auf der westlichen Straßenseite verläuft zwischen Steinstraße und Kreuzstraße etwas abgesetzt durch die angrenzende Grünanlage<br>Parkstände im westlichen Seitenraum zwischen Altstädter Kirchplatz und Rathausstraße sowie im östlichen Seitenraum zwischen Kreuzstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße<br>Baumbestand auf der westlichen Fahrbahnseite zwischen Altstädter Kirchplatz und Steinstraße<br>Baumbestand auf der westlichen Seite der Mittelinsel (zwischen den Stadtbahngleisen und der Fahrbahn) zwischen Neustädter Kirchstraße und Kreuzstraße<br>Baumbestand auf der östlichen Fahrbahnseite im Wechsel mit Parkständen zwischen Detmolder Straße und Brunnenstraße | |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Altstädter Kirchplatz gilt Tempo 30<br>LSA am Knotenpunkt Niederwall / Am Bach – Hermannstraße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Niederwall / Kreuzstraße – Detmolder Straße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Niederwall / Nikolaus-Dürkopp-Straße ohne Nachtabschaltung (Betrifft nur die östliche Fahrbahn)<br>An den südlichen Zugängen zu den beiden Stadtbahnhaltestellen befinden sich je auf beiden Seiten Fußgängerüberwege | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Stadtbahnlinien: 1, 2, 3, 4, 10, 13, 18<br>Haltestellen: Rathaus, Landgericht | Stadtbahnhaltestellen Rathaus und Landgericht als Hochbahnsteige in Mittellage |

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | Zwischen Kreuzstraße und Steinstraße befindet sich auf der westlichen Straßenseite eine schmale Grünanlage. Direkt nordwestlich des Knotenpunktes Niederwall / Am Bach – Hermannstraße befindet sich in der Grünanlage ein Spielplatz<br>Zwischen Steinstraße und Rathausstraße befindet sich auf der westlichen Straßenseite ein 5-geschossiges Bürogebäude<br>Zwischen Rathausstraße und Altstädter Kirchstraße befinden sich auf der westlichen Straßenseite 5- bis 7-geschossige Wohn- und Bürogebäude mit Erdgeschossnutzung in Blockrandbebauung<br>Zwischen Altstädter Kirchstraße und Altstädter Kirchplatz befindet sich auf der westlichen Straßenseite ein 2-geschossiges Geschäftshaus<br>Zwischen Kreuzstraße und Rohrteichstraße befindet sich auf der östlichen Straßenseite ein großes Gerichtsgebäude<br>Zwischen Rohrteichstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße befinden sich auf der östlichen Straßenseite 2- bis 5-geschossige Gebäude mit Wohn- Büro- und Gewerbenutzungen in Blockrandbebauung mit fast durchgehend Erdgeschossnutzungen<br>Zwischen Brunnenstraße und Altstädter Kirchplatz befindet sich auf der östlichen Straßenseite ein großer öffentlicher Gebäudekomplex der unter anderem das Rathaus und das Stadttheater beinhaltet. Dieser beinhaltet außerdem einen für Fußgänger reservierten Stadtplatz auf der Höhe der Altstädter Kirchstraße an dem die Bebauung deutlich von der Straße zurückweicht<br>Auf der Westseite zwischen Kreuzstraße und Steinstraße befinden sich 3- bis 4-geschossige Wohngebäude, meist in Blockrandbebauung und auch mit Erdgeschossnutzungen<br>Am kurzen Abschnitt der Steinstraße in dem Straßenzug befindet sich auf der Nordseite ein 5-geschossiges Bürogebäude | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Beitrags-Nr.109 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Niederwall / Rohrteichstraße – Neustädter Straße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Niederwall / Am Bach – Hermannstraße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Niederwall / Altstädter Kirchplatz ist ein Unfallschwerpunkt<br>Weitere Unfallschwerpunkte befinden sich im auf Höhe der Hausnummern Niederwall 26 und Niederwall 40 | |

Niederwall (östliche Straßenseite), Blick von der Detmolder Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (östliche Straßenseite), Blick von der Rohrteichstraße nach Norden




Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (westliche Straßenseite), Blick von der Rohrteichstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (westliche Straßenseite), Blick von der Rohrteichstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (östliche Straßenseite), Blick von der Marktstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (östliche Straßenseite), Blick von der Nikolaus-Dürkopp-Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (östliche Straßenseite), Blick von der Brunnenstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (westliche Straßenseite), Blick von der Neustädter Kirchstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (westliche Straßenseite), Blick von Am Bach nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Niederwall (westliche Straßenseite), Blick von Am Bach nach Süden, vom Straßenraum abgesetzter Gehweg wird durch eine Grünanlage geführt



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Kreuzstraße nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer Änderung der Einbahnstraßenregelung des Siekerwalls in Fahrtrichtung Norden und somit Änderung der Abbiegeregelung an der Einmündung Kreuzstraße / Siekerwall um Umfahrung vom Knotenpunkt Niederwall / Kreuzstraße zu unterbinden
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Brunnenstraße und Niederwall 31 (östliche Fahrbahn) sowie zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße und Marktstraße (beide Fahrbahnen) vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

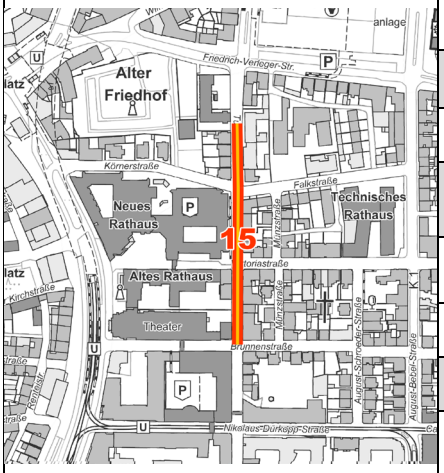
- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

Lärmbrennpunkt 15

### Turnerstraße

von Brunnenstraße bis Turnerstraße 4

| Turnerstraße – Bestandsdaten | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Turnerstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Brunnenstraße | | Turnerstraße 4 | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 1.468 - 4.254 | 3 | 30 / 50 |
| | 73 | 81 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) zwischen Viktoriastraße und Turnerstraße 4<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 65 / 55 dB(A) zwischen Brunnenstraße und Viktoriastraße | | | | |

| Lärmminderungspotenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn | Akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Viktoriastraße und Turnerstraße 4 |
| | Nebenanlagen | Beidseitig Gehwege<br>Parkstände im westlichen Seitenraum zwischen Brunnenstraße und Viktoriastraße sowie zwischen Körnerstraße – Falkstraße und Turnerstraße 4, bewirtschaftet | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Baumbestand |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Brunnenstraße und Viktoriastraße eine Reduzierung der Pegelwerte um 1,6 dB(A) sowie zwischen Viktoriastraße und Turnerstraße 4 eine Zunahme der Pegelwerte um 1,4 bis 2,4 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Abschnitt zwischen Brunnenstraße und Viktoriastraße liegt in Tempo-30-Zone<br>LSA am Knotenpunkt Turnerstraße / Viktoriastraße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Bei der Ortsbegehung im Sommer 2020 bestand am Knotenpunkt Turnerstraße / Körnerstraße – Falkstraße ein Abbiegeverbot in die Körnerstraße |
| ÖPNV | Buslinien: 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 48, 52, 61, 62, 80.2, 83, 87, 88, 95, 196, 350, 351, 369, N3 (Nachtbus), N4 (Nachtbus), N8 (Nachtbus), N9 (Nachtbus), N12 (Nachtbus), N14 (Nachtbus), N18 (Nachtbus), N19 (Nachtbus)<br>Haltestelle: Turnerstraße (Halt nur 21, 22, 29, 52,196, 350, 351, 369, N4) | Bushaltestelle Turnerstraße auf westlicher Straßenseite mit Haltestellenhäuschen (Haltestelle für Gegenrichtung in Viktoriastraße)<br>Busverkehr nur zwischen Viktoriastraße und Turnerstraße 4, die Linien 21,22, 29, 52, 196, 350, 351, 369, N4, N9 verkehren nur zwischen Viktoriastraße und Körnerstraße - Falkstraße, die Linien 23, 24, 25, 26, 27, 48, 61, 62, 80.2, 83, 87, 88, 95, N3, N8, N12, N14, N18, N19 fahren nur zwischen Körnerstraße – Falkstraße und Turnerstraße 4 |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 4-geschossige Wohngebäude, meist in Blockrandbebauung, vereinzelt Erdgeschossnutzungen<br>Neues Rathaus mit Stadtverwaltung zwischen Viktoriastraße und Körnerstraße auf der westlichen Straßenseite | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Beitrags-Nr.104 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Turnerstraße / Viktoriastraße und Turnerstraße / Körnerstraße – Falkstraße sind Unfallschwerpunkte | |

Turnerstraße, Blick von Brunnenstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Turnerstraße, Blick von Viktoriastraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Turnerstraße, Blick von Körnerstraße - Falkstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Viktoriastraße und Turnerstraße 4 nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Turnerstraße / Viktoriastraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Viktoriastraße und Turnerstraße 4, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum K

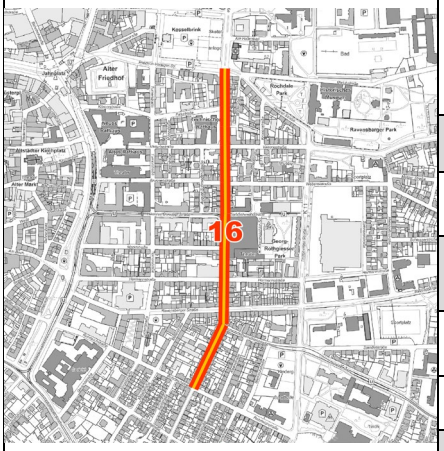
**HR-K LBP 16**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 16

### August-Bebel-Straße (S)

von Rohrteichstraße bis Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße

| August-Bebel-Straße (S) – Bestandsdaten | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K**<br>Hauptlärmquelle:<br>August-Bebel-Straße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Stadtbahn verkehrt in der August-Bebel-Straße zwischen Oelmühlenstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Rohrteichstraße | | Friedrich-Verleger-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 4.637 - 6.682 | 2 - 5 | 30[2] / 50 |
| | 728 | 700 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Ravensberger Straße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,2 bis 2,9 dB(A) sowie zwischen Rohrteichstraße und Ravensberger Straße eine Zunahme der Pegelwerte um 0,2 bis 7,3 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Oelmühlenstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 4-streifige Asphaltfahrbahn zwischen Viktoriastraße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße<br>3-streifige Asphaltfahrbahn zwischen Ravensberger Straße und Hermannstraße sowie zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße und Viktoriastraße, mittlerer Fahrstreifen jeweils als Linksabbiegefahrstreifen für Hermannstraße in Fahrtrichtung Norden und Süden, Carl-Schmidt-Straße, Brunnenstraße – Webereistraße in Fahrtrichtung Norden und Süden sowie Viktoriastraße in Fahrtrichtung Norden<br>2-streifige Asphaltfahrbahn zwischen Rohrteichstraße und Ravensberger Straße sowie zwischen Hermannstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße<br>Straßenbündige Gleiskörper der Stadtbahn mittig der jeweiligen Fahrstreifen zwischen Oelmühlenstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße<br>Aufweitungen der Straße am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Oehlmühlenstraße für begrünte Mittelinsel mit Querungshilfe<br>Mittelinsel mit Querungshilfe an Ravensberger Straße, dadurch kein Linksabbiegen in Ravensberger Straße in Fahrtrichtung Süden möglich<br>Querungshilfe auf Höhe Brunnenstraße / Webereistraße<br>Beidseitig ca. 20 m lange Radschutzstreifen am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße | Hohe akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße<br>Mittlere akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Rohrteichstraße und Oelmühlenstraße<br>Neue Fahrbahndecke zwischen Oelmühlenstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße<br>Keine Radverkehrsanlagen bis auf den kurzen Radschutzstreifen am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße, sonst Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Abbiegen in Marktstraße in Fahrtrichtung Norden durch Inselbahnsteig möglich |
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Parkstände halb auf Fahrbahn halb auf Gehweg beidseitig zwischen Rohrteichstraße und Oelmühlenstraße, bewirtschaftet<br>Parkstände beidseitig im Seitenraum zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße und Brunnenstraße – Webereistraße sowie im westlichen Seitenraum zwischen Marktstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße, jeweils bewirtschaftet<br>Baumbestand an der östlichen Straßenseite zwischen Carl-Schmidt-Straße und Webereistraße | Keine Parkmöglichkeiten zwischen Oelmühlenstraße und Marktstraße sowie zwischen Brunnenstraße – Webereistraße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße |

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Tempo 30 zwischen Oelmühlenstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße<br>LSA an den Knotenpunkten August-Bebel-Straße / Rohrteichstraße, August-Bebel-Straße / Hermannstraße, August-Bebel-Straße / Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße, August-Bebel-Straße / Viktoriastraße und August-Bebel-Straße / Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße, jeweils ohne Nachtabschaltung<br>Fußgänger-LSA am Ende des Inselbahnsteigs auf Höhe August-Bebel-Straße 147<br>Abknickende Vorfahrtstraße am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Oehlmühlenstraße<br>Vorgeschriebene Fahrtrichtung mit Abbiegeverbot in östliche Ravensberger Straße (nur in Fahrtrichtung Süden), Brüderpfad, Falkstraße und Friedrich-Verleger-Straße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | Stadtbahnlinien: 3, 10, 18<br>Buslinien: N9 (Nachtbus)<br>Haltestelle: Marktstraße | Stadtbahnverkehr zwischen Oelmühlenstraße und Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße<br>Nachtbusverkehr zwischen Oelmühlenstraße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße<br>Stadtbahnhaltestelle Marktstraße als Inselbahnsteig in der Fahrbahnmitte zwischen August-Bebel-Straße 147 und Nikolaus-Dürkopp-Straße - Carl-Schmidt-Straße, Hochbahnsteig nur über Rampen an Stationsenden zugänglich<br>Nachtbushaltestelle Marktstraße beidseitig ohne Haltestellenhäuschen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 4 geschossige Wohn- und Bürogebäude, teilweise mit Erdgeschossnutzungen, zumeist als Blockrandbebauung<br>6-geschossiges Technisches Rathaus der Stadt Bielefeld auf westlicher Straßenseite zwischen Viktoriastraße und Falkstraße, etwas zurückgesetzt vom Straßenraum hinter Grünstreifen<br>3-geschossiges Gewerbegebäude auf der östlichen Straßenseite zwischen Höhe Marktstraße und Carl-Schmidt-Straße | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Die Beitrags-Nr.29, 35, 37, 41, und 104 der Öffentlichkeitsbeteiligung beziehen sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße ist ein Unfallschwerpunkt | |

August-Bebel-Straße, Blick von Oelmühlenstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Oelmühlenstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Hermannstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Höhe Hermannstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Brunnenstraße - Webereistraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Brunnenstraße - Webereistraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Viktoriastraße nach Norden




Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Falkstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Rohrteichstraße und Oelmühlenstraße sowie zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
  Maßnahmenvorschlag wird derzeit geprüft.

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung an den Knotenpunkten August-Bebel-Straße / Rohrteichstraße und August-Bebel-Straße / Viktoriastraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen zwischen Viktoriastraße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße zugunsten von beidseitigen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
  *Lärmminderung 2 – 3 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung in Verbindung mit zusätzlicher Geschwindigkeitsreduzierung möglich*

- Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung von 3 auf 2 Fahrstreifen zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße und Viktoriastraße zugunsten von beidseitigen Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, hiermit entfallen die mittig angelegten Linksabbiegefahrstreifen
  *Lärmminderung 2 – 3 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung in Verbindung mit zusätzlicher Geschwindigkeitsreduzierung möglich*

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Langfristige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Nikolaus-Dürkopp-Straße – Carl-Schmidt-Straße und Falkstraße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Rohrteichstraße und Oelmühlenstraße sowie zwischen Falkstraße und Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

**Passiver Schallschutz**

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

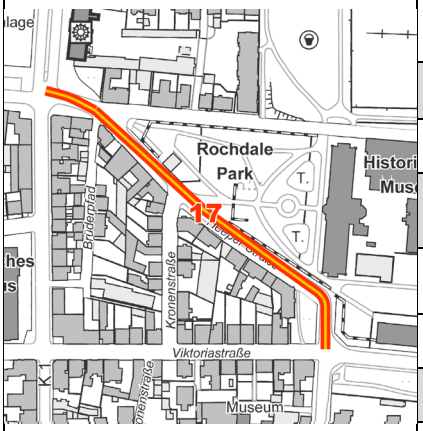
## Handlungsraum K

Lärmbrennpunkt 17

### Heeper Straße

von August-Bebel-Straße bis Viktoriastraße

**Heeper Straße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum K** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle:<br>Heeper Straße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| August-Bebel-Straße | | Viktoriastraße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ **≥ 65 dB(A)** | $L_{night}$ **≥ 55 dB(A)** | 11.422 - 11.548 | 4 | 50 |
| 65 | 57 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,8 bis 3,0 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße zwischen August-Bebel-Straße und Bleichstraße für Mittelinsel. Am östlichen Ende der Mittelinsel ist eine kleine Aufstellfläche für links in die Bleichstraße abbiegende Radfahrer markiert.<br>Aufweitung der Straße am nördlichen Knotenpunktarm Heeper Straße – Teutoburger Straße / Viktoriastraße – Heeper Straße für Linksabbiegefahrstreifen<br>Durchgehende Radschutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten<br>Querungshilfe für Fußgänger auf Höhe Volkshochschule<br>Parkstände an der südwestlichen Fahrbahnseite in Großpflaster | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radschutzstreifen geht am Knotenpunkt mit August-Bebel-Straße auf nördlicher Straßenseite in straßenbegleitenden Radweg über | |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Heeper Straße – Friedrich-Verleger-Straße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Heeper Straße – Teutoburger Straße / Viktoriastraße – Heeper Straße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | In der Straße verkehrt kein ÖPNV |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 2- bis 3-geschossige Wohngebäude mit vereinzelten Erdgeschossnutzungen auf der Südwestseite der Straße<br>Zwischen August-Bebel-Straße und Bleichstraße befindet sich auf Nordseite eine kleine Grünfläche hinter der ein Gebäude der Polizei Bielefeld anschließt<br>Zwischen Bleichstraße und Viktoriastraße liegt nördlich der Heeper Straße der Rochdale Park mit der Volkshochschule Bielefeld, der Park wird von einer hohen Mauer umgrenzt | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Heeper Straße – Friedrich-Verleger-Straße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Heeper Straße / Bleichstraße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Heeper Straße – Teutoburger Straße / Viktoriastraße – Heeper Straße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Heeper Straße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Heeper Straße, Blick von der Bleichstraße nach Osten




Quelle: LK Argus 2020

Heeper Straße, Blick von der Viktoriastraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Heeper Straße, Blick von der Viktoriastraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Heeper Straße – Teutoburger Straße / Viktoriastraße – Heeper Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern ist zwischen Bleichstraße und Viktoriastraße – Heeper Straße bereits geplant (16. BImSchV). Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist zwischen August-Bebel-Straße und Bleichstraße möglich.

## Handlungsraum K

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

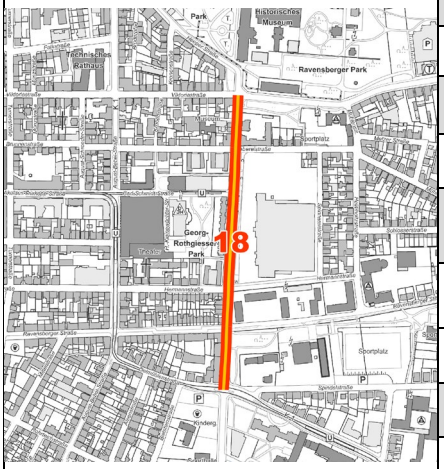
**HR-K LBP 18**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 18

**Teutoburger Straße**

von Viktoriastraße bis Oelmühlenstraße

| **Teutoburger Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum K** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Teutoburger Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Viktoriastraße | | Oelmühlenstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 12.574 - 14.295 | 4 | 30[2], 50 |
| | 223 | 131 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,7 bis 3,2 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Webereistraße und Viktoriastraße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Mo-Fr 7-17h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | Durchgängig 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Aufweitung der Straße zwischen Oelmühlen-straße und Ravensberger Straße für Linksab-biegestreifen am nördlichen Knotenpunktarm des Knotenpunkts Teutoburger Straße / Oel-mühlenstraße bzw. für einen begrünten Mittel-streifen mit Mittelinsel am südlichen Knoten-punktarm der Knotenpunkts Teutoburger Straße / Ravensberger Straße<br>Parken am östlichen Fahrbahnrand zwischen Ravensberger Straße und Hermannstraße<br>Linksabbiegefahrstreifen auf Höhe Hermann-straße in beide Richtungen<br>Aufweitung der Straße zwischen den beiden Grundstückszufahrten nördlich der Hermann-straße und zwei weiteren Parkplatzzufahrten auf Höhe der Teutoburger Straße 101 befindet sich ein weiterer begrünten Mittelstreifen<br>Begrünter Mittelstreifen zwischen Hermann-straße und Webereistraße mit Querungshilfe<br>Weitere Querungshilfe auf Höhe Parkplatzein-fahrt Einkaufszentrum<br>Aus nördlicher und südlicher Fahrtrichtung gibt es am Knotenpunkt Teutoburger Straße / We-bereistraße je einen Linksabbiegestreifen in die Webereistraße<br>Aufweitung der Straße zwischen We-bereistraße und Viktoriastraße für langen Rechtsabbiegefahrstreifen in die Heeper Straße (O) | Punktuell akustisch relevante Fahr-bahnschäden zwischen We-bereistraße und Viktoriastraße, an-sonsten keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radweg im Seitenraum auf beiden Straßen-seiten<br>Zwischen Hermannstraße und Webereistraße Baumbestand auf der östlichen Straßenseite sowie ein Grünstreifen auf der westlichen Fahrbahnseite. | Gehweg und straßenbegleitender Radweg sind zum Teil sehr schmal |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Teutoburger Straße / Oelmühlenstraße ohne Nachtabschaltung<br>Fußgänger-LSA am Knotenpunkt Teutoburger Straße / Hermannstraße ohne Nachtabschal-tung<br>LSA am Knotenpunkt Teutoburger Straße – Heeper Straße / Viktoriastraße – Heeper Straße ohne Nachtabschaltung | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | Auf der Westseite der Teutoburger Straße befinden sich 2- bis 4-geschossige Wohngebäude mit vereinzelten Erdgeschossnutzungen größtenteils in Blockrandbebauung<br>Zwischen Oelmühlenstraße und Ravensberger Straße befindet sich auf der östlichen Straßenseite eine Grünfläche auf der sich deutlich abgesetzt vom Straßenraum eine Kindertagesstätte befindet<br>Zwischen Ravensberger Straße und Hermannstraße befindet sich auf der östlichen Straßenseite ein 3-geschossiges Gebäude einer Bildungseinrichtung<br>Zwischen Hermannstraße und Webereistraße befindet sich auf der östlichen Straßenseite ein großes Einkaufszentrum sowie ein dazugehöriger großer oberirdischer Parkplatz<br>Zwischen Webereistraße und Heeper Straße befindet sich auf der östlichen Straßenseite ein 2-geschossiges Gebäude einer sozialen Einrichtung, ein 2-geschossiges freistehendes Wohnhaus sowie eine Grünanlage | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg zwischen Ravensburger Straße und Viktoriastraße – Heeper Straße | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Teutoburger Straße / Oelmühlenstraße, Teutoburger Straße / Ravensburger Straße, Teutoburger Straße / Webereistraße und Teutoburger Straße –Heeper Straße / Viktoriastraße – Heeper Straße sind Unfallschwerpunkte | |

Teutoburger Straße, Blick von Oelmühlenstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Teutoburger Straße, Blick von Ravensberger Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Teutoburger Straße, Blick von Ravensberger Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Teutoburger Straße, Blick von Hermannstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Teutoburger Straße, Blick von Webereistraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Teutoburger Straße, Blick von Viktoriastraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Teutoburger Straße – Heeper Straße / Viktoriastraße – Heeper Straße sowie an der Fußgänger-LSA Teutoburger Straße / Hermannstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Webereistraße und Viktoriastraße – Heeper Straße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 19**

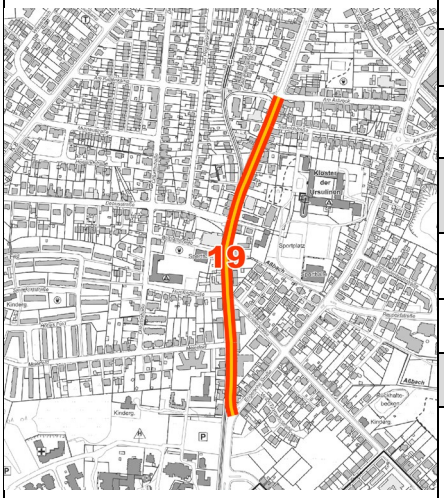
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 19

**Beckhausstraße (N)**

von Karl-Pawlowski-Straße – Am Asbrock bis Engersche-Straße

**Beckhausstraße (N) – Bestandsdaten**




**Handlungsraum D**

Hauptlärmquelle:
Beckhausstraße

Weitere Lärmquelle:
Stadtbahn verkehrt in der Beckhausstraße, westlich der Fahrbahn

| **von** | **bis** |
|---|---|
| Karl-Pawlowski-Straße – Am Asbrock | Engersche Straße |

| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
|---|---|---|---|---|
| $L_{den}$ **≥ 65 dB(A)** | $L_{night}$ **≥ 55 dB(A)** | 7.079 - 11.188 | 3 - 4 | 30[2] / 50 |
| 211 | 190 | | | |

**Immissionspegel**[3]

$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) zwischen Hamfeldstraße und Engersche Straße

$L_{DEN}$ punktuell ≥ 70 dB(A) zwischen Beckhausstraße 152 und Hamfeldstraße bzw. $L_{Night}$ punktuell ≥ 60 dB(A) zwischen Beckhausstraße 152 und Deciusstraße

$L_{DEN}$ durchgängig ≥ 65 dB(A) zwischen Sieboldstraße und Engersche Straße
$L_{Night}$ durchgängig ≥ 55 dB(A)

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Deciusstraße und Hamfeldstraße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,7 dB(A) sowie zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Deciusstraße bzw. zwischen Hamfeldstraße und Engersche Straße eine Zunahme der Pegelwerte um 0,6 bis 2,0 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Am Asbrock und Höhe Beckhausstraße 152 zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Mo-Fr 7:30-17h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Engersche Straße / Beckhuasstraße für Mittelinsel mit Querungshilfe am nordwestlichen Knotenpunktarm<br>Stadtbahnstrecke westlich der Fahrbahn, 2-gleisig zwischen Beckhausstraße 143 und Engersche Straße, 1-gleisig zwischen Am Asbrock - Karl-Pawlowski-Straße und Beckhausstraße 143, Grundstücke an westlicher Straßenseite nur über Gleisüberfahrten zu erreichen<br>Schutzstreifen zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Deciusstraße auf der östlichen Fahrbahn | Akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Beckhausstraße 143 sowie zwischen Deciusstraße und Schillerstraße<br>Lärmmindernder Fahrbahnbelag zwischen Am Asbrock - Karl-Pawlowski-Straße und Deciusstraße<br>Schutzstreifen sehr schmal |
| | Nebenanlagen | Beidseitig Gehwege<br>Getrennter Geh- und Radweg auf westlicher Straßenseite in kurzen Abschnitten zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Beckhausstraße 159 sowie zwischen Desiusstraße und Beckhausstraße 131<br>Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ auf westlicher Straßenseite zwischen Deciusstraße und Engersche Straße<br>Parkstände im östlichen Seitenraum zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Meierfeld, bewirtschaftet zwischen Beckhausstraße 143 und Schillerstraße<br>Vereinzelter Baumbestand an der östlichen Straßenseite | Gehweg auf westlicher Straßenseite verläuft westlich der Stadtbahngleise, Querung der Gleise bzw. Straße auf einzelne Stellen mit Gleisüberfahrten beschränkt |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Fußgänger-LSA auf Höhe Schillerstraße mit Nachtabschaltung<br>FGÜ auf Höhe Am Asbrock - Karl-Pawlowski-Straße<br>Flankenschutzanlagen für die Überfahrt der Stadtbahngleise an den westlich der Stadtbahnstrecke gelegenen Einmündungen Deciusstraße, Hamfeldstraße und Meierfeld sowie an den Fußgängerquerungen bei Haus-Nr. 143 und auf Höhe Engersche Straße, Stadtbahn hat immer Vorrang<br>Achtung Kinder in Kombination mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen Am Asbrock und Beckhausstraße 152<br>Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts am Knotenpunkt Engersche Straße / Beckhausstraße in Fahrtrichtung Süden | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Stadtbahnlinien: 1, 13<br>Buslinien: 31, 388, N3 (Nachtbus)<br>Haltestelle: Deciusstraße | Stadtbahnhaltestelle Deciusstraße mit Haltestellenhäuschen zwischen westlichem Fahrbahnrand und westlichem Gehweg, Inselbahnsteig ist als Hochbordbahnsteig nur von Haltestellenenden zugänglich<br>Bushaltestelle Desiusstraße liegt nur in Fahrtrichtung Norden im Lärmbrennpunktbereich, ohne Haltestellenhäuschen<br>Nachtbus verkehrt nur zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Deciusstraße ohne Halt |

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 4-geschossige Wohngebäude, vereinzelt Erdgeschossnutzungen zwischen Deciusstraße und Hamfeldstraße, zumeist als Einzelbebauung<br>Autohaus mit Kfz-Werkstatt auf der westlichen Straßenseite an der Karl-Pawlowski-Straße<br>Discounter mit Parkplatz auf der westlichen Straßenseite an der Deciusstraße, Parkplatzzufahrt in der Deciusstraße | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Beitrags-Nr.86 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Beckhausstraße / Deciusstraße, Beckhausstraße / Meierfeld und Engersche Straße / Beckhausstraße sind Unfallschwerpunkte | |

Beckhausstraße, Blick von Karl-Pawlowski-Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Beckhausstraße, Blick von Sieboldstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Beckhausstraße, Blick von der Hausnummer 143 nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Beckhausstraße, Blick von Schillerstraße - Hamfeldstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Beckhausstraße, Blick von Schillerstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Beckhausstraße, Blick von Engersche Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Beckhausstraße 152 und Engersche Straße nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts von 50 auf 30 km/h zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Beckhausstraße 152 nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung einer Verkehrsverlagerung auf die parallel verlaufende Kreisstraße Engersche Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A), bei einer Reduzierung der Verkehrsmenge um 20 %*

### Langfristige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Deciusstraße und Schillerstraße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Am Asbrock – Karl-Pawlowski-Straße und Beckhausstraße 143, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

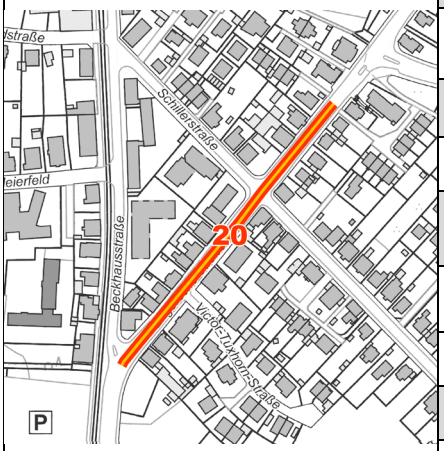
**HR-D LBP 20**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 20

### Engersche Straße

von Engersche Straße 26 bis Beckhausstraße

| **Engersche Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Engersche Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Engersche Straße 26 | | Beckhausstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 16.575 - 17.177 | 5 - 6 | 50 |
| | 126 | 39 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungs-potenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Engersche Straße / Schillerstraße für verbreiterte Aufstellflächen für Linksabbieger an beiden Knotenpunktarmen (Aufgrund der beengten Straßenverhältnisse ist jeweils nur ein überbreiter Fahrstreifen markiert)<br>Querungshilfe auf Höhe Beckhausstraße<br>Radfahrstreifen auf beiden Fahrbahnseiten | Akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Schillerstraße und Engersche Straße 26 |
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege | Gehwege teilweise sehr schmal<br>Keine Parkmöglichkeiten<br>Kein Baumbestand |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 3,9 bis 4,7 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | LSA am Knotenpunkt Engersche Straße / Schillerstraße ohne Nachtabschaltung | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h geplant |
| ÖPNV | Buslinie 31 (verkehrt nur zwischen Schillerstraße und Engersche Straße 26), N8 (Nachtbus, verkehrt im gesamten Abschnitt) | Auf dem Straßenabschnitt befinden sich keine ÖPNV-Haltestellen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 4-geschossige Wohngebäude, meist freistehend mit vereinzelter Erdgeschossnutzung<br>2-geschossiges Gewerbegebäude von Autohändler mit straßenseitiger Ausstellungsfläche am Knotenpunkt Engersche Straße / Schillerstraße auf der nordwestlichen Seite | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Beitrags-Nr.58 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Engersche Straße / Beckhausstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Engersche Straße, Blick von Schillerstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Engersche Straße, Blick von Schillerstraße nach Südwesten



Quelle: LK Argus 2020

Engersche Straße, Blick von Beckhausstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Engersche Straße, Blick von Höhe Querungshilfe Beckhausstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Engersche Straße / Schillerstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Schillerstraße und Engersche Straße 26 vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 - 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

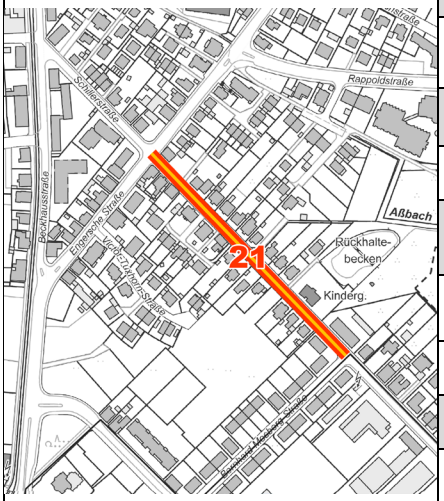
# Handlungsraum D



Lärmbrennpunkt 21

## Schillerstraße (NW)

von Engersche Straße bis Bernhard-Mosberg-Straße

| **Schillerstraße (NW) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Schillerstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Engersche Straße | | Bernhard-Mosberg-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 1.534 | < 1 | 30[2] / 50 |
| | 70 | 88 | | | |
| | **Immissionspegel**[3] | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) zwischen Engersche Straße und Schillerstraße 20 | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße auf Höhe Bernhard-Mosberg-Straße für Querungshilfe (Mittelinsel) mit Baumbestand | Akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Parkstände halb auf Fahrbahn halb auf Gehweg zwischen Engersche Straße und Bernhard-Mosberg-Straße<br>Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Gehwege im Bereich der Parkstände sehr schmal |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 5,6 bis 8,3 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Hausnummer 22 und Bernhard-Mosberg-Straße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wegen Kindergarten entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | LSA am Knotenpunkt Engersche Straße / Schillerstraße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 1- bis 4-geschossige Ein- und Mehrfamilien-häuser, in Einzelbebauung, kaum Erdschoss-nutzungen<br>Kindertagesstätte auf nordöstlicher Seite Höhe Bernhard-Mosberg-Straße | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Un-fallschwerpunkt |

Schillerstraße, Blick von Engersche Straße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Schillerstraße, Blick von Bernhard-Mosberg-Straße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Engersche Straße und Schillerstraße 20 nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Engersche Straße / Schillerstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Engersche Straße und Bernhard-Mosberg-Straße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind nur zwischen Engersche Straße und Schillerstraße 20 Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 22**

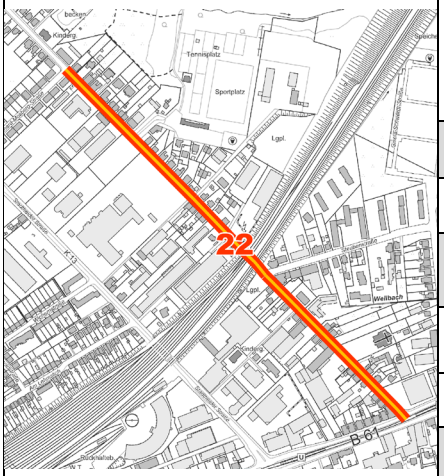
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 22

**Schillerstraße (SO)**

von Bernhard-Mosberg-Straße bis Herforder Straße

**Schillerstraße (SO) – Bestandsdaten**




**Handlungsraum D**

Hauptlärmquelle:
Schillerstraße

Weitere Lärmquelle:
kreuzende Bahntrasse Höhe Steubenstraße

| **von** | **bis** |
|---|---|
| Bernhard-Mosberg-Straße | Herforder Straße |

| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
|---|---|---|---|---|
| **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 1.570 - 1.822 | < 1 | 50 |
| 135 | 170 | | | |

**Immissionspegel[2]**

$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 65 / 55 dB(A)

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Schillerstraße / Bernhard-Mosberg-Straße für dritten Fahrstreifen<br>Aufweitung der Straße auf Höhe Steubenstraße für begrünte Querungshilfe<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Schillerstraße für begrünte Mittelinsel mit Querungshilfe<br>Parkstände auf der nordöstlichen Fahrbahnseite zwischen Bernhard-Mosberg-Straße und Schillerstraße 63 bzw. auf der südwestlichen Fahrbahnseite zwischen Schillerstraße 63 und Herforder Straße, beidseitig abgegrenzt von Fahrbahn durch Pflasterbelag | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden Höhe Bernhard-Mosberg-Straße sowie zwischen Steubenstraße und Schillerstraße 86 |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 4,3 bis 4,9 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Ganz vereinzelter Baumbestand auf der süd-westlichen Straßenseite zwischen Schiller-straße 63 und Bahnbrücke | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Verbot für Fahrzeuge über 4 m Höhe (bezieht sich auf Bahnbrücke über Schillerstraße im Bereich Steubenstraße<br>Achtung Kinder bzw. Kindergarten auf Höhe Haus-Nr. 74 und 84<br>Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts am Knotenpunkt Herforder Straße / Schillerstraße in Fahrtrichtung Südosten<br>Steubenstraße führt mit abgesenktem Bord-stein auf die Schillerstraße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | | In der Straße verkehrt kein ÖPNV |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 2- bis 4-geschossige Wohngebäude wechseln sich mit Gewerbegebäuden beidseitig ab in Einzelbebauung, kaum Erdgeschossnutzun-gen<br>Große Parkplatzflächen auf der südwestlichen Straßenseite zwischen Schillerstraße 49 und 63 durch Begrünung von Gehweg abgegrenzt | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | | In der Straße befindet sich kein Un-fallschwerpunkt |

Schillerstraße, Blick von Bernhard-Mosbach-Straße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Schillerstraße, Blick von der Hausnummer 65 nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Schillerstraße, Blick von Steubenstraße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Schillerstraße, Blick von Höhe Steubenstraße nach Nordwesten auf Eisenbahnunterführung



Quelle: LK Argus 2020

Schillerstraße, Blick von Herforder Straße nach Nordwesten




Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn auf Höhe Bernhard-Mosberg-Straße sowie zwischen Steubenstraße und Schillerstraße 86, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Errichtung von beidseitigen Lärmschutzwänden auf den Bahnbrücken über die Schillerstraße auf Höhe Steubenstraße prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Bau von separaten Tragkonstruktionen an den Bahnbrücken möglich. Vorhaben befindet sich in der Planung im Rahmen des laufenden Planungsgenehmigungsverfahrens zur Lärmsanierung.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich. Zwischen Hausnummer 52 und 85 ist zudem eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

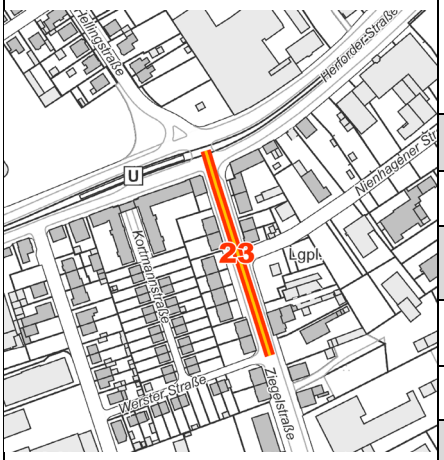
**HR-D LBP 23**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 23

**Ziegelstraße**

von Herforder Straße bis Werster Straße

| **Ziegelstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Ziegelstraße<br>Weitere Lärmquellen:<br>Stadtbahn verkehrt in der Herforder Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Herforder Straße | | Werster Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 8.783 | 4 | 50 |
| | 58 | 30 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 3-streifige Asphaltfahrbahn<br>Linksabbiegestreifen in die Herforder Straße, Nienhagener Straße und Werster Straße<br>Radfahrstreifen auf beiden Fahrbahnseiten<br>Parkstände an der westlichen Fahrbahnseite zwischen Nienhagener Straße und Werster Straße, unbewirtschaftet<br>Querungshilfe auf Höhe Werster Straße | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Im Bereich des Knotenpunkts Herforder Straße / Ziegelstraße gehen Radfahrstreifen in straßenbegleitende Radwege über | Kein Baumbestand<br>Punktuelle Gehwegschäden |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 3,2 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | LSA am Knotenpunkt Herforder Straße / Ziegelstraße ohne Nachtabschaltung | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 3-geschossige Wohngebäude, keine Erdgeschossnutzungen, zum Teil in Blockrandbebauung, zum Teil etwas vom Straßenraum zurückgesetzt<br>Auf der östlichen Straßenseite befindet sich zwischen Nienhagener Straße und Werster Straße eine Autowerkstatt | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Ziegelstraße, Blick von der Werster Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Ziegelstraße, Blick von der Nienhagener Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Ziegelstraße, Blick von der Nienhagener Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 24**

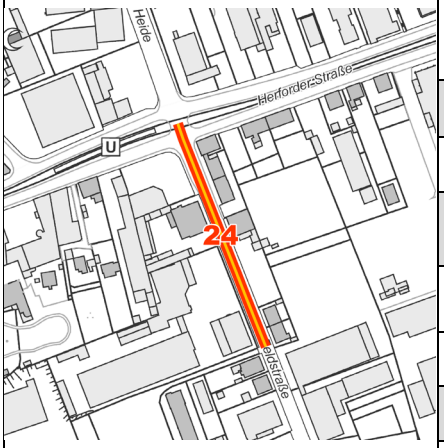
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 24

**Feldstraße**

von Herforder Straße bis Feldstraße 97

**Feldstraße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle:<br>Herforder Straße<br>Weitere Lärmquellen:<br>Stadtbahn verkehrt in der Herforder Straße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| Herforder Straße | | Feldstraße 97 | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 2.038 | 4 | 50 |
| 24 | 31 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ punktuell ≥ 70 dB(A)<br>$L_{Night}$ durchgängig ≥ 60 dB(A) bzw.<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Feldstraße<br>halbseitiges Gehwegparken auf der östlichen Fahrbahnseite | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Verbleibender Gehweg auf der östlichen Straßenseite neben den parkenden Fahrzeugen ist sehr schmal<br>Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,8 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | LSA am Knotenpunkt Herforder Straße / Feld-straße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3-geschossige Wohngebäude beidseitig bis Höhe Hausnummer 80 ohne Erdgeschossnut-zung, danach beidseitig Auto- und Motorrad-häuser sowie Kfz-Werkstätten | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Herforder Straße / Feld-straße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Feldstraße, Blick von der Herforder Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Feldstraße, Blick von der Hausnummer 72 nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

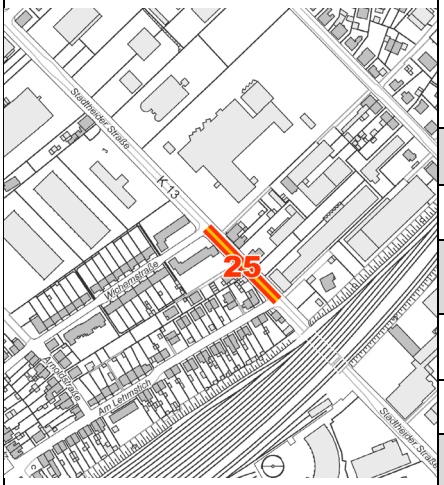
**HR-D LBP 25**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 25

**Stadtheider Straße**

von Wichernstraße bis Am Lehmstich

| **Stadtheider Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Stadtheider Straße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Bahntrasse südlich der Stadtheider Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Wichernstraße | | Am Lehmstich | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 11.362 | 6 | 50 |
| | 23 | 18 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Parkstände an beiden Fahrbahnseiten im Wechsel mit Baumbestand | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Beidseitig Radwege im Seitenraum | Beengte Verhältnisse für Fußgänger und Radfahrer |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | Buslinie: N8 (Nachtbus) | Auf dem Straßenabschnitt befinden sich keine ÖPNV-Haltestellen |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,6 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 3-geschossige einzelnstehende Wohngebäude auf der südwestlichen Straßenseite, keine Erdgeschossnutzungen<br>Größtenteils Gewerbegebäude auf der nordöstlichen Straßenseite | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Die Beitrags-Nr.67 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Im Lkw-Lenkungskonzept enthalten | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Stadtheider Straße, Blick von der Wichernstraße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Stadtheider Straße, Blick von der Hausnummer 31 nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke über die Stadtheider Straße in ca. 50 m Entfernung prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Bau von separaten Tragkonstruktionen an der Bahnbrücke möglich. Vorhaben befindet sich in der Planung im Rahmen des laufenden Planungsgenehmigungsverfahrens zur Lärmsanierung.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

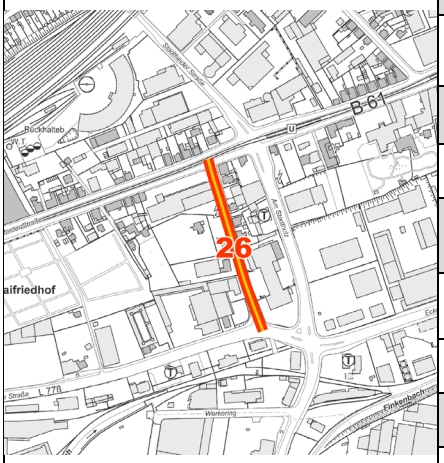
**HR-D LBP 26**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 26

### Hallenstraße

von Herforder Straße bis Eckendorfer Straße

| **Hallenstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Hallenstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Herforder Straße | | Eckendorfer Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 569 | 12 | 50 |
| | 8 | 23 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{Night}$ punktuell ≥ 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Parkstände an beiden Fahrbahnseiten jeweils im Wechsel mit Baumbestand | Keine akustische relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | Hauptsächlich Gewerbegebäude, freistehend, teilweise mit großen Parkplatz- oder Freiflächen zur Straße hin<br>Einzelne Wohnhäuser, 2- bis 3-geschossig, freistehend, keine Erdgeschossnutzungen | |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 6,0 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In dieser Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |



Hallenstraße, Blick von der Herforder Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{Night}$ > 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

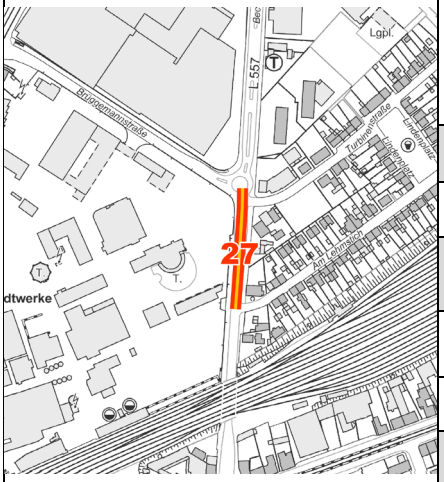
**HR-D LBP 27**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 27

**Beckhausstraße (S)**

von Brüggemannstraße bis Am Lehmstich

| **Beckhausstraße (S) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Beckhausstraße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Bahntrasse südlich der Beckhausstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Brüggemannstraße | | Am Lehmstich | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 21.495 | 5 | 50 |
| | 10 | 4 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße am Kreisverkehr Beckhausstraße / Turbinenstraße / Brüggemannstraße für begrünten Mittelstreifen mit Fußgängerüberweg und anschließender Sperrfläche bis Am Lehmstich<br>Benutzungspflichtiger Radfahrstreifen durchgehend auf beiden Fahrbahnseiten<br>Parkstände an beiden Fahrbahnseiten | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Kein Baumbestand |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 4,3 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Kreisverkehr am Knotenpunkt Beckhausstraße / Turbinenstraße / Brüggemannstraße<br>Fußgängerüberweg mit Mittelinsel am Kreis-verkehr | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | Gewerbestandort mit großem Parkplatz zur Straße hin auf der Westseite<br>Autowerkstatt sowie freistehende 3-geschossi-ges Wohngebäude mit teilweise Erdgeschoss-nutzung auf der Ostseite | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Beitrags-Nr.86 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Im Lkw-Lenkungskonzept enthalten<br>Der Kreisverkehr Brüggemannstraße / Beck-hausstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Beckhausstraße, Blick von der Brüggemannstraße nach Süden auf den Fußgängerüberweg



Quelle: LK Argus 2020

Beckhausstraße, Blick vom Fußgängerüberweg nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

**Kurzfristige Maßnahme**

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

**Langfristige Maßnahme**

- Sanierung der Fahrbahn vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

**Langfristige Maßnahme**

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke über die Beckhausstraße in ca. 70 m Entfernung prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Nach eingehender Variantenprüfung durch die DB Netz AG kann keine Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke geplant werden.

**Passiver Schallschutz**

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 28**

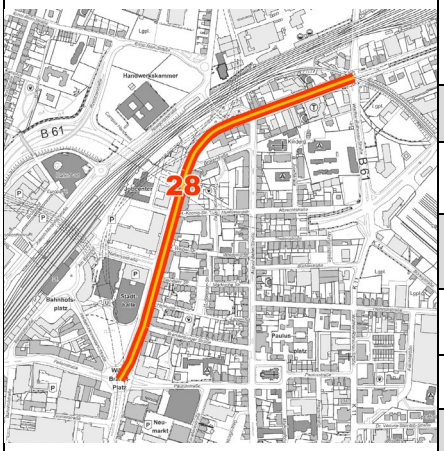
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 28

**Herforder Straße (NW)**

von Willy-Brandt-Platz bis Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße

**Herforder Straße (NW) – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Herforder Straße<br>Weitere Lärmquelle: Bahnstrecke Bielefeld–Hameln kreuzt mit Überführung | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| Willy-Brandt-Platz | | Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 10.880 - 19.095 | 2 - 3 | 50 |
| 442 | 452 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB (A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB (A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Jahr 2020 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Nahariyastraße und August-Bebel-Straße – Schildescher Straße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,3 bis 0,9 dB(A) sowie zwischen Willy-Brandt-Platz und Nahariyastraße sowie zwischen August-Bebel-Straße – Schildescher Straße und Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße eine Zunahme der Pegelwerte um 0,0 bis 1,0 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 4-streifige Asphaltfahrbahn<br>Durchgängiger Mittelstreifen, vereinzelt durchbrochen, meistens begrünt, teilweise nur markiert (Sperrfläche) oder mit Betonpoller abgegrenzt<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Willy-Brandt-Platz für Rechtsabbiegefahrstreifen und verbreiterten Mittelstreifen<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Nahariyastraße für Linksabbiegefahrstreifen am südlichen Knotenpunktarm sowie für Rechtsabbiegefahrstreifen am nördlichen Knotenpunktarm<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Brökerstraße für Linksabbiegestreifen<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Schildescher Straße – August-Bebel-Straße für je einen Linksabbiegestreifen am westlichen und östlichen Knotenpunktarm<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Beckhausstraße – Walther-Rathenau-Straße für zwei Linksabbiegestreifen | Hohe akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Brandenburger Straße und Nahariyastraße sowie zwischen Helene-Weigel-Straße und Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße |
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Beidseitig getrennter Geh- und Radweg im Seitenraum zwischen Willy-Brandt-Platz und Hertha-Koenig-Straße sowie auf östlicher Straßenseite zwischen Hertha-Koenig-Straße und Brökerstraße<br>Gehweg für Radfahrer frei auf südlicher Straßenseite zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße<br>Parkstände im südöstlichen Seitenraum zwischen Willy-Brandt-Platz und Walther-Rathenau-Straße, im nordwestlichen Seitenraum zwischen Brandenburger Straße und Nahariyastraße sowie zwischen Schildersche Straße und Beckhausstraße, jeweils bewirtschaftet<br>Baumbestand im östlichen Seitenraum zwischen Willy-Brandt-Platz und Brökerstraße sowie im westlichen Seitenraum zwischen Brandenburger Straße und Nahariyastraße, jeweils im Wechsel mit Parkständen | Kein baulich abgetrennter Gehweg auf westlicher Straßenseite zwischen Hertha-Koenig-Straße und F-LSA Höhe Brökerstraße, lediglich Markierung als Trennung zur Fahrbahn, zudem ungeordnetes Parken<br>Gehwege teilweise sehr schmal<br>Beengte Verhältnisse für Fußgänger und Radfahrer auf Gehwegen mit Radfahrer frei<br>Gehwegschäden auf Höhe Brökerstraße |

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Kreisverkehr mit LSA am Knotenpunkt Willy-Brandt-Platz / Herforder Straße ohne Nachtab-schaltung<br>LSA an den Knotenpunkten Herforder Straße / Nahariyastraße, Herforder Straße / Schilde-scher Straße – August-Bebel-Straße und Her-forder Straße / Beckhausstraße – Walther-Rathenau-Straße jeweils ohne Nachtabschal-tung<br>Fußgänger-LSA nördlich der Brandenburger Straße mit Nachtabschaltung und südlich der Brökerstraße ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Bei Ortsbesichtigung im Sommer 2020 Baustelle zwischen Höhe F-LSA südlich Brökerstraße und Höhe Schildescher Straße – August-Be-bel-Straße mit beidseitiger Sperrung eines Fahrstreifens, Tempo 30, kein Abbiegen in Bröckerstraße möglich und Baustellen-LSA |
| ÖPNV | U-Bahnlinie (unterirdische Führung der Stadt-bahn): 2<br>Buslinien: N8 (Nachtbus), N12 (Nachtbus)<br>Haltestellen: Nahariyastraße (nur Nachtbus), Beckhausstraße | Stadtbahn verkehrt nur unterirdisch<br>U-Bahnstation Beckhausstraße mit Ausgängen an allen vier Ecken des Knotenpunkts Herforder Straße / Walter-Rathenau-Straße – Beck-hausstraße<br>Nachtbushaltestelle Nahariyastraße beidseitig ohne Haltestellenhäus-chen, Beckhausstraße nur in östli-che Fahrtrichtung im Abschnitt ent-halten und ohne Haltestellenhäus-chen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | Stadthalle mit Parkhaus und Stadtpark auf westlicher Straßenseite zwischen Willy-Brandt-Platz und Nahariyastraße<br>5- bis 7-geschossige Hotel- und Bürogebäude auf westlicher Straßenseite zwischen Naha-riyastraße und Brökerstraße<br>Begrünung der halbseitig erhöht liegenden Straße mit dahinterliegender Bahntrasse auf westlicher Straßenseite zwischen Bröker-straße und Schildescher Straße<br>4- bis 6-geschossige Wohn- und Bürogebäude in Blockrandbebauung mit Erdgeschossnut-zungen auf südöstlicher Straßenseite zwi-schen Willy-Brandt-Platz und August-Bebel-Straße – Schildescher Straße<br>beidseitig 1- bis 4-geschossige Wohn- und Gewebegebäude zumeist in Einzelbebauung, vereinzelt Erdgeschossnutzung östlich der Au-gust-Bebel-Straße – Schildescher Straße da-zwischen private Freiflächen (meist als Park-platz genutzt) | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Willy-Brandt-Platz / Herfor-der Straße, Herforder Straße / August-Bebel-Straße – Schildescher Straße und Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße - Beck-hausstraße sind Unfallschwerpunkte<br>Bahnstrecke Bielefeld–Hameln kreuzt mit ei-ner Überführung diagonal über dem Knoten-punkt Herforder Straße / Beckhausstraße – Walther-Rathenau-Straße | |

Herforder Straße (westliche Fahrbahnseite), Blick nach Süden auf Willy-Brandt-Platz



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Nahariyastraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Nahariyastraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von der Hausnummer 69 nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von der Hausnummer 69 nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße (westliche Fahrbahnseite), Blick von Höhe Brökerstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Brökerstraße nach Nordosten




Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von August-Bebel-Straße nach Südwesten



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Schildescher Straße – August-Bebel-Straße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Walther-Rathenaustraße - Beckhausstraße nach Südwesten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung der Fußgänger-LSA südlich der Brökerstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen zugunsten von beidseitigen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, hiermit entfällt der auf dem Gehweg geführte Radweg
  *Lärmminderung 1 – 2 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung*

- Bauliche Herstellung eines Gehwegs auf der westlichen Straßenseite zwischen Hertha-Koenig-Straße und F-LSA Höhe Brökerstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

- Sicherung der Gehwegflächen durch Markierung der Abstellstände auf der westlichen Straßenseite zwischen Hertha-Koenig-Straße und F-LSA Höhe Brökerstraße im Rahmen der baulichen Herstellung eines Gehwegs
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Brandenburger Straße und Nahariya-straße sowie zwischen Helene-Weigel-Straße und Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke über die Herforder-Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße prüfen
  *Lärmminderung hoch*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich. Zwischen Helene-Weigel-Straße und Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße ist zudem eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 29**

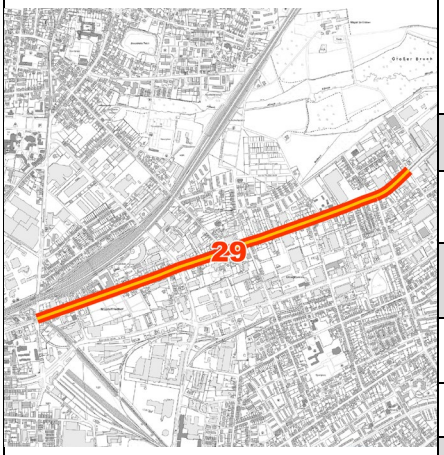
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 29

**Herforder Straße (NO)**

von Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße bis Schuckenbaumer Straße

**Herforder Straße (NO) – Bestandsdaten**




**Handlungsraum D**

Hauptlärmquelle:
Herforder Straße

Weitere Lärmquelle:
Stadtbahn verkehrt in Herforder Straße, Bahnstrecke Bielefeld–Hameln kreuzt mit Überführung

| **von** | **bis** |
|---|---|
| Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße | Schuckenbaumer Straße |

| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
|---|---|---|---|---|
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 23.576 - 28.169 | 4 | 30[2] / 50 |
| 742 | 701 | | | |

**Immissionspegel**[3]

$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB (A)

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Jahr 2020 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,3 bis 4,2 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Höhe Finkenstraße und Höhe Blomestraße (nur nördliche Fahrbahn) zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Mo-Fr 7-16:30 Uhr entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 4-streifige Asphaltfahrbahn<br>Tunnelrampe der Stadtbahn in der Fahrbahnmitte östlich der Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße<br>Separater Gleiskörper der Stadtbahn mittig der Fahrbahn zwischen Herforder Straße 121 und Schuckenbaumer Straße, durch Bordstein von Fahrbahn getrennt<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße für einen Linksabbiegefahrstreifen am östlichen Knotenpunktarm<br>Aufweitung der Straße an den Knotenpunkten Herforder Straße / Stadtheider Straße – Am Stadtholz, Herforder Straße / Auf der großen Heide – Feldstraße und Herforder Straße / Hellingstraße – Ziegelstraße für jeweils Linksabbiegefahrstreifen an den westlichen und östlichen Knotenpunktarmen<br>Parkstände auf nördlichem Seitenstreifen zwischen Herforder Straße 297 und Schuckenbaumer Straße, unbewirtschaftet | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden Höhe Knotenpunkt Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße, zwischen Stadtheider Straße – Am Stadtholz und Schillerstraße, zwischen Auf der Großen Heide – Feldstraße und Finkenstraße, Höhe Knotenpunkt Herforder Straße / Hellingstraße – Ziegelstraße sowie Herforder Straße / Schuckenbaumer Straße |
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Gehweg für Radfahrer frei auf nördlicher Straßenseite zwischen Jöllheide und Herforder Straße 265<br>Getrennter Geh- und Radweg im nördlichen Seitenraum zwischen Herforder Straße 265 und Schuckenbaumer Straße, benutzungspflichtig, im südlichen Seitenraum zwischen Blomestraße und Schuckenbaumer Straße, nicht benutzungspflichtig<br>Parkstände im nördlichen Seitenraum zwischen Beckhausstraße und An der Pottenau, zwischen Höhe Stadtheider Straße und Herforder Straße 231 sowie zwischen Jöllheide und Herforder Straße 265, unbewirtschaftet<br>Parkstände im südlichen Seitenraum zwischen Walther-Rathenau-Straße und Herforder Straße 155a, auf Höhe Herforder Straße 220 sowie zwischen Ziegelstraße und Schuckenbaumer Straße, unbewirtschaftet<br>Parkstände im südlichen Seitenraum zwischen Herforder Straße 248 und Blomestraße, bewirtschaftet<br>Baumbestand auf der überdachten Tunnelrampe<br>Baumbestand auf der nördlichen Straßenseite zwischen Höhe Schillerstraße und An der großen Heide sowie zwischen Jöllheide und Höhe Blomestraße | Gehwege abschnittsweise sehr schmal<br>Radwege zwischen Blomestraße und Schuckenbaumer Straße sehr schmal<br>Schulbushaltestelle auf nördlicher Straßenseite Höhe Jöllheide |

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | LSA an den Knotenpunkten Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße, Herforder Straße / Stadtheider Straße – Am Stadtholz, Herforder Straße / Auf der großen Heide – Feldstraße und Herforder Straße / Hellingstraße – Ziegelstraße, jeweils ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Herforder Straße / Finkenstraße mit Nachtabschaltung<br>Fußgänger-LSA auf Höhe Nicolaifriedhof mit Nachtabschaltung<br>Achtung Kinder in Kombination mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen Höhe Finkenstraße und Höhe Blomestraße (nur nördliche Fahrbahn)<br>Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus am Knotenpunkt Herforder Straße / Finkenstraße in Fahrtrichtung Südwesten, kein Wenden in Fahrtrichtung Nordosten möglich | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | U-Bahn- / Stadtbahnlinien (teilweise unterirdische Führung der Stadtbahn): 2<br>Buslinien: N8 (Nachtbus), N12 (Nachtbus)<br>Haltestellen: Beckhausstraße, Stadtheider Straße, Schillerstraße, Finkenstraße, Ziegelstraße | Stadtbahn verkehrt zwischen Walther-Rathenau-Straße und Herforder Straße 121 unterirdisch und zwischen Herforder Straße 121 und Schuckenbaumer Straße oberirdisch<br>U-Bahnstation Beckhausstraße mit Ausgängen an allen vier Ecken des Knotenpunkts Herforder Straße / Walter-Rathenau-Straße – Beckhausstraße<br>Stadtbahnhaltestellen Stadtheider Straße, Schillerstraße, Finkenstraße und Ziegelstraße sind Inselbahnsteige in der Fahrbahnmitte, Zugänge zu Hochbordbahnsteigen jeweils nur an einem Bahnsteigende möglich<br>Nachtbuslinie N8 verkehrt nur zwischen Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße und Stadtheider Straße – Am Stadtholz<br>Nachtbushaltestellen Beckhausstraße, Stadtheider Straße, Schillerstraße, Finkenstraße und Ziegelstraße jeweils beidseitig ohne Haltestellenhäuschen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 4-geschossige Wohn- und Gewerbegebäude im Wechsel (hauptsächlich Kfz-Handel /-Bedarf / -Werkstätten, Möbel- / Einrichtungshäuser, Wertstoffhof) zumeist als Einzelbebauung, teilweise Erdgeschossnutzungen, zwischen Gebäuden viele private Freiflächen (meist als Kunden-Parkplatz bzw. Ausstellungsfläche genutzt)<br>Nikolaifriedhof auf südlicher Straßenseite zwischen An der Pottenau und Hallenstraße<br>Schule mit straßenabgewandtem Schulhof an nördlicher Straßenseite zwischen Jöllheide und Herforder Straße 265 | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Die Beitrags-Nr.88 der Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Abschnitt | |

| | | |
|---|---|---|
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße, Herforder Straße / Stadtheider Straße – Am Stadtholz und Herforder Straße / Auf der großen Heide – Feldstraße sind Unfallschwerpunkte<br>Bahnstrecke Bielefeld–Hameln kreuzt mit einer Überführung diagonal über dem Knotenpunkt Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße<br>Im Lkw-Lenkungskonzept enthalten | |



Herforder Straße, Blick von Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße (südliche Fahrbahnseite), Blick von An der Pottenau nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick vom Nikolaifriedhof nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Hallenstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße (südliche Fahrbahnseite), Blick von Am Stadtholz nach Osten auf Stadtbahn- und Nachtbushaltestelle Stadtheider Straße



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße (südliche Fahrbahnseite), Blick von Feldstraße nach Westen auf Stadtbahn- und Nachtbushaltestelle Schillerstraße



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Höhe Finkenstraße nach Osten auf Stadtbahn- und Nachtbushalte stelle Finkenstraße




Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Jöllheide nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von der Hausnummer 265 nach Westen




Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße (südliche Fahrbahnseite), Blick von Höhe Ziegelstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Ziegelstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Schuckenbaumer Straße nach Südwesten




Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung eines kombinierten Linksabbiege- / Geradeausfahrstreifen am Knotenpunkt Herforder Straße / Finkenstraße in Fahrtrichtung Südwesten
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen zugunsten von beidseitigen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, hiermit entfällt der auf dem Gehweg geführte Radweg, ggf. Radweg im nördlichen Seitenraum zwischen Herforder Straße 265 und Schuckenbaumer Straße (Schulweg) zusätzlich belassen und Benutzungspflicht aufheben
  *Lärmminderung 1 – 2 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung*

- Erweiterung des Linksabbiegefahrstreifens am Knotenpunkt Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße am östlichen Knotenpunktarm vorgesehen (Verkehrslenkungsmaßnahme zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich des Bielefelder Jahnplatzes)
  *Lärmminderung ca. 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn Höhe Knotenpunkt Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße, zwischen Stadtheider Straße – Am Stadtholz und Schillerstraße, zwischen Auf der Großen Heide – Feldstraße und Finkenstraße, Höhe Knotenpunkt Herforder Straße / Hellingstraße – Ziegelstraße sowie Herforder Straße / Schuckenbaumer Straße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke über die Herforder-Straße am Knotenpunkt Herforder Straße / Walther-Rathenau-Straße - Beckhausstraße prüfen
  *Lärmminderung hoch*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich. Zwischen Walther-Rathenau-Straße – Beckhausstraße und Hallenstraße ist zudem eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

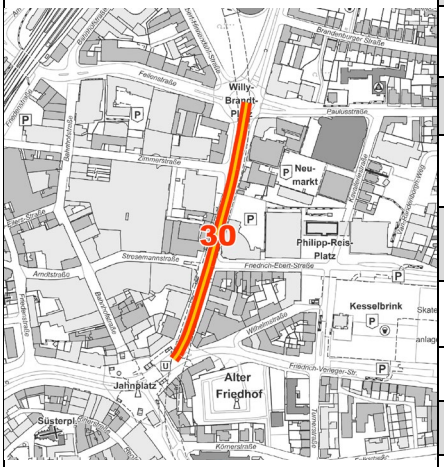
**HR-D LBP 30**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 30

**Herforder Straße (S)**

von Willy-Brandt-Platz bis Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße

| **Herforder Straße (S) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Herforder Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Willy-Brandt-Platz | | Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 10.259 - 15.182 | 3 - 4 | 30[2] / 50 |
| | 283 | 321 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB (A) | | | | |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Zimmerstraße und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,4 dB(A) sowie zwischen Willy-Brandt-Platz und Zimmerstraße eine Zunahme der Pegelwerte um 0,9 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Herforder Straße 7 und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 4-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße für begrünte Mittelstreifen zwischen Willy-Brandt-Platz und Herforder Straße 18<br>Aufweitung der Straße zwischen Herforder Straße 7 und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße auf 5 Fahrstreifen: 2 Bussonderfahrstreifen (einer mit Radfahrer frei), 1 Geradeaus- und 1 Linksabbiegefahrstreifen sowie 1 Fahrstreifen für Gegenrichtung | Akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Friedrich-Ebert-Straße – Stresemannstraße und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße |
| Straßen-infra-struktur | Neben-anlagen | Beidseitig getrennte Geh- und Radwege im Seitenraum<br>Parkstände im westlichen Seitenraum zwischen Willy-Brandt-Platz und Zimmerstraße<br>Vereinzelter Baumbestand auf den begrünten Mittelstreifen zwischen Willy-Brandt-Platz und Herforder Straße 18 sowie im westlichen Seitenraum zwischen Zimmerstraße und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße | Keine Parkmöglichkeiten zwischen Zimmerstraße und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße im Straßenraum, aber großer angrenzender Parkplatz sowie Parkhäuser |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Tempo 30 zwischen Herforder Straße 7 und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße<br>Kreisverkehr mit LSA am Knotenpunkt Herforder Straße / Willy-Brandt-Platz ohne Nachtabschaltung<br>LSA an den Knotenpunkten Herforder Straße / Zimmerstraße, Herforder Straße / Friedrich-Ebert-Straße – Stresemannstraße und Herforder Straße - Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße, jeweils ohne Nachtabschaltung<br>Vorgeschriebene Fahrtrichtung mit Abbiegeverbot in Friedrich-Ebert-Straße – Stresemannstraße (Fußgängerzone) | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Seit Sommer 2020 Beginn der Umbauarbeiten am Jahnplatz dafür zwischen Friedrich-Ebert-Straße – Stresemannstraße und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße Durchfahrverbot für alle Fahrzeuge, Linienverkehr und Anlieger frei, Tempo 30 |
| ÖPNV | | Buslinien: 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 48, 52, ,61, 62, 80.2, 83, 87, 88, 95, 157, 196, 350, 351, 369, N3 (Nachtbus), N4 (Nachtbus), N8 (Nachtbus), N9 (Nachtbus), N12 (Nachtbus), N14 (Nachtbus), N18 (Nachtbus), N19 (Nachtbus)<br>U-Bahnlinien (unterirdische Führung der Stadtbahn): 1, 2, 3, 4, 10, 13<br>Haltestelle: Jahnplatz | Angrenzender Jahnplatz Hauptknotenpunkt des öffentlichen Busverkehrs, Busse halten am Fahrbahnrand auf eigenen Bussonderfahrstreifen, überdachte ca. 60 m lange Bussteige für bis zu 3 Busse gleichzeitig (Stand Sommer 2020), derzeit erfolgt Umbau des Jahnplatzes noch bis 2022<br>U-Bahnstation Jahnplatz mit Ausgängen an den Knotenpunkten Herforder Straße / Stresemannstraße – Friedrich-Ebert-Straße sowie Herforder Straße - Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 4- bis 6-geschossige Wohn- und Geschäftsgebäude in Blockrandbebauung, durchgehend Erdgeschossnutzungen<br>Großer Parkplatz auf östlicher Straßenseite zwischen Höhe Zimmerstraße und Höhe Friedrich-Ebert-Straße - Stresemannstraße | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |

| | | |
|---|---|---|
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Willy-Brandt-Platz / Herforder Straße und Herforder Straße / Zimmerstraße sind Unfallschwerpunkte. Die Parkhausausfahrt von Quelle an der Herforder Straße 7/9 ist auch ein Unfallschwerpunkt | Umbau des Jahnplatz (bis 2022): zukünftig nur noch ein Kfz-Fahrstreifen je Richtung, beidseitig durchgängige Bussonderfahrstreifen, beidseitig breitere separate Radwege, Modernisierung der Bushaltestellen und neues Lichtkonzept<br><br>Umbau von Herforder Straße zwischen Herforder Straße 10 und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße im Rahmen der Jahnplatzumgestaltung vorgesehen: 1 Bussonderfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden, 3 Kfz-Fahrstreifen, mittiger Fahrstreifen wechselweise Linksabbiege- / Geradeausfahrstreifen, Verbreiterung des Radwegs im Seitenraum |

Herforder Straße, Blick vom Willy-Brandt-Platz nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Friedrich-Ebert-Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Friedrich-Ebert-Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von der Hausnummer 7 nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick vom Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Herforder Straße, Blick von Herforder Straße / Friedrich-Verleger-Straße auf Jahnplatz (derzeit Baustelle)



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Willy-Brandt-Platz und Herforder Straße 7 nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 3 Fahrstreifen zugunsten von Bussonderfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden zwischen Herforder Straße 10 und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße vorgesehen
  *Lärmminderung 1 – 2 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn (MIV) – Bebauung*

- Verbreiterung der bestehenden Radwege im Seitenraum zwischen Herforder Straße 10 und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße vorgesehen
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung einer Fortführung der Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 3 Fahrstreifen zugunsten von Bussonderfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden zwischen Willy-Brandt-Platz und Herforder Straße 10
  *Lärmminderung 1 – 2 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn (MIV) – Bebauung*

### Langfristige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Friedrich-Ebert-Straße – Stresemannstraße und Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer Fortführung der Verbreiterung der bestehenden Radwege im Seitenraum zwischen Willy-Brandt-Platz und Herforder Straße 10
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 31**

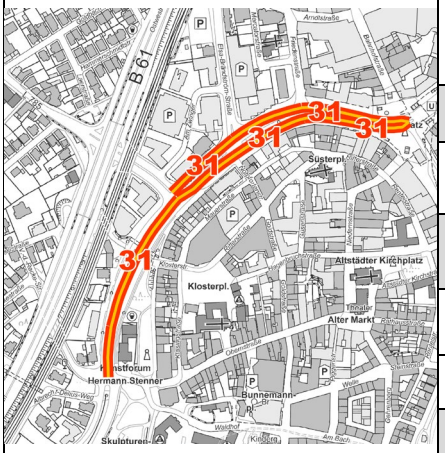
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 31

### Alfred-Bozi-Straße, Oberntorwall

von Jahnplatz - Niederwall bis Von-der-Recke-Straße - Obernstraße

**Alfred-Bozi-Straße, Oberntorwall – Bestandsdaten**




**Handlungsraum D**

Hauptlärmquelle:
Alfred-Bozi-Straße, Oberntorwall

Weitere Lärmquelle:
Bahntrasse westlich der Alfred-Bozi-Straße, Oberntorwall

| **von** | **bis** |
|---|---|
| Jahnplatz - Niederwall | Von-der-Recke-Straße - Obern-straße |

| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-An-teil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
|---|---|---|---|---|
| **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 12.854 - 23.180 | 3 - 6 | 50 |
| 171 | 137 | | | |

**Immissionspegel[2]**

$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB (A)

$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 65 / 55 dB (A)

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Niederwall und Obernstraße eine Zunahme der Pegelwerte um 2,1 bis 4,9 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | Durchgängig 4-streifige Asphaltfahrbahn mit durchgängigem Mittelstreifen, Mittelstreifen begrünt mit Baumbestand<br>Beide Richtungsfahrbahnen mindestens 2-streifig<br>Aufweitung der westlichen Fahrbahn am nördlichen Arm des Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) – Arthur-Ladebeck-Straße / Von-der-Recke-Straße – Obernstraße für einen Linksabbiegestreifen (insgesamt 3 Fahrstreifen)<br>Aufweitung der östlichen Fahrbahn am südlichen Arm des Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße für 1 zusätzlichen Geradeausfahrstreifen und 1 Rechtsabbiegestreifen (insgesamt 3 Fahrstreifen)<br>Aufweitung der westlichen Fahrbahn am nördlichen Arm des Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße auf für einen Linksabbiegestreifen (insgesamt 4 Fahrstreifen)<br>Aufweitung des Mittelstreifens am Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße, wodurch dem Kfz-Verkehr größere Abbiegeradien und Aufstellflächen ermöglicht werden.<br>Aufweitung der östlichen Fahrbahn am südlichen Arm des Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Stapenhorststraße für 1 zusätzlichen Geradeausfahrstreifen und 1 Rechtsabbiegestreifen (insgesamt 4 Fahrstreifen)<br>Aufweitung der westlichen Fahrbahn am nördlichen Arm des Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Stapenhorststraße für 2 Rechtsabbiegestreifen (insgesamt 4 Fahrstreifen)<br>Aufweitung der östlichen Fahrbahn am südlichen Arm des Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Elsa-Brändström-Straße - Notpfortenstraße für 2 Linksabbiegefahrstreifen, einen Bussonderfahrstreifen, durch einen schmalen Grünstreifen von der restlichen Fahrbahnabgetrennt (in diesem Abschnitt liegt auch die Haltestelle Klosterstraße) sowie einen westlich des schmalen Grünstreifens befindlichen Radfahrstreifen. (Insgesamt 5 Kfz-Fahrstreifen und 1 Radfahrstreifen)<br>Aufweitung der westlichen Fahrbahn am nördlichen Arm des Knotenpunkts Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Elsa-Brändström-Straße - Notpfortenstraße für 2 Rechtsabbiegefahrstreifen (insgesamt 4 Fahrstreifen)<br>Zwischen Friedensstraße und Jahnplatz auf der nördlichen Fahrbahn nur 1 Kfz-Fahrstreifen und ein überbreiter Bussonderfahrstreifen der auch für Radfahrer freigegeben ist (parallel verläuft auch ein Radweg im Seitenraum der alternativ genutzt werden kann) | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Beidseitig durchgehend Radwege im Seitenraum<br>Baumbestand im Seitenraum auf beiden Straßenseiten (zusätzlich zum Baumbestand auf dem Mittelstreifen) | Keine Parkmöglichkeiten im gesamten Straßenabschnitt<br>Am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße besteht eine Unterführung unter der Alfred-Bozi-Straße und dem Oberntorwall |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) – Arthur-Ladebeck-Straße / Von-der-Recke-Straße – Obernstraße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Stapenhorststraße ohne Nachtabschaltung<br>LSA am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Elsa-Brändström-Straße - Notpfortenstraße ohne Nachtabschaltung<br>Fußgänger-LSA direkt östlich der Friedensstraße mit Nachtabschaltung zwischen 21.00 und 5.30 Uhr | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld zwischen Stapenhorststraße und Von-der-Recke-Straße, nur zwischen Niederwall und Stapenhorststraße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>An der LSA am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße besteht für Fußgänger keine Möglichkeit die Alfred-Bozi-Straße und den Oberntorwall zu queren. Unter dem Knotenpunkt verläuft eine Unterführung für Fuß- und Radverkehr<br>Seit Sommer 2020 Beginn der Umbauarbeiten am Jahnplatz dafür zwischen Els- Brandström-Straße und Jahnplatz Durchfahrverbot für alle Fahrzeuge, Linienverkehr und Anlieger frei, Tempo 30 |
| ÖPNV | | Buslinien: 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 48, 61, 62, 80.2, 83, 87, 88, 95, 157, 158<br>Nachtbuslinien: N1, N2, N5, N6, N7, N11, N14, N18, N19<br>Haltestelle: Klosterstraße | Nicht alle Linien durchfahren den kompletten Straßenabschnitt<br>Haltestelle Klosterstraße 3 Haltepositionen:<br>auf der südöstlichen Fahrbahn auf einem kurzen Bussonderfahrstreifen am Fahrbahnrand;<br>auf der nordöstlichen Fahrbahn zwischen Stapenhorststraße und Elsa-Brändström-Straße am Fahrbahnrand<br>auf der nordöstlichen Fahrbahn zwischen Stapenhorststraße und Klosterstraße in einer Bushaltebucht |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | Auf der der gesamten Ost- bzw. Südseite der Straße: 4- bis 6-geschossige kleinteilige Blockrandbebauung, meist mit Erdgeschossnutzungen, hauptsächlich Wohn- teilweise Gewerbenutzung<br>Zwischen Klosterstraße und Obernstraße ist die Bebauung von der Fahrbahn stark abgerückt. Der Gehweg verläuft entlang der Bebauung und nicht entlang der Fahrbahn.<br>Zwischen Fahrbahn und Bebauung befindet sich eine Grünanlage in sich außerdem eine Grünanlage mit Baumbestand. Darin befinden sich ein Kunstmuseum (Kunstforum Hermann Stanner) und ein Spielplatz. Der Spielplatz ist durch eine etwa 2 Meter hohe Mauer von der direkt angrenzenden Fahrbahn abgegrenzt.<br>Auf der Nord- bzw. Westseite befinden sich nördlich der Klosterstraße größere Gewerbegebäude in Blockrandbebauung Meistens 5- bis 6-geschossig, direkt an der Elsa-Brandström-Straße befindet sich ein 9-geschossiges Gebäude | |

| | | |
|---|---|---|
| | Südlich der Klosterstraße auf der Westseite einzelnstehende 3- bis 4-geschossige Wohn- und Gewerbegebäude | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Oberntorwall / Jahnplatz ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße / Friedenstraße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße, Oberntorwall / Elsa-Brandström-Straße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Der Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße / Stapenhorststraße<br>Der Knotenpunkt Oberntorwall / Klosterstraße ist ein Unfallschwerpunkt<br>Alfred-Bozi-Straße - Artur-Ladebeck-Straße / Obernstraße ist ein Unfallschwerpunkt | Umbau Alfred-Bozi-Straße, Oberntorwall zwischen Jahnplatz - Niederwall und Friedenstraße:<br>zukünftig nur noch ein Kfz-Fahrstreifen je Richtung, beidseitig durchgängige Bussonderfahrstreifen, beidseitig breitere separate Radwege, neues Lichtkonzept<br>Die nördliche bzw. westliche Fahrbahn ist durchgängig als Alfred-Bozi-Straße bezeichnet.<br>Die südliche bzw. östliche Fahrbahn durchgängig als Oberntorwall. |

Alfred-Bozi-Straße, Blick vom Jahnplatz nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Alfred-Bozi-Straße / Oberntorwall, Blick nach Osten auf den Knotenpunkt mit der Elsa-Brändström-Straße



Quelle: LK Argus 2020

Alfred-Bozi-Straße, Blick nach Westen auf den Knotenpunkt mit der Friedenstraße



Quelle: LK Argus 2020

Alfred-Bozi-Straße / Oberntorwall, Blick nach Nordosten auf den Knotenpunkt mit der Stapenhorststraße



Quelle: LK Argus 2020

Alfred-Bozi-Straße / Oberntorwall, Blick von der Stapenhorststraße nach Südwesten



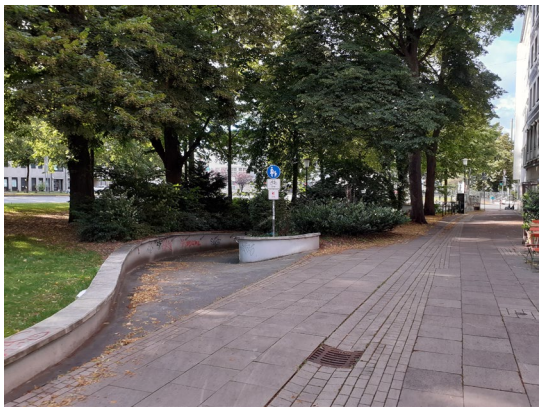
Quelle: LK Argus 2020

Alfred-Bozi-Straße, Blick nach Süden auf den Knotenpunkt mit der Klosterstraße



Quelle: LK Argus 2020

Oberntorwall, Blick nach Norden auf die südliche Zufahrt zum Fußgängertunnel am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße



Quelle: LK Argus 2020

Oberntorwall, Blick nach Norden auf die nördliche Zufahrt zum Fußgängertunnel am Knotenpunkt Alfred-Bozi-Straße (Oberntorwall) / Klosterstraße



Quelle: LK Argus 2020

Oberntorwall, Blick von der Klosterstraße nach Süden auf die Grünanlage und die von der Fahrbahn abgerückte Bebauung



Quelle: LK Argus 2020

Oberntorwall, Blick nach Süden auf den Kontenpunkt Obertorwall – Waldhof / Obernstraße



Quelle: LK Argus 2020

Oberntorwall, Blick von der Obernstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Alfred-Bozi-Straße, Blick von der Obernstraße nach Norden -



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Jahnplatz - Niederwall und Von-der-Recke-Straße - Obernstraße nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen zugunsten von beidseitigen Bussonderfahrstreifen zwischen Jahnplatz - Niederwall und Friedenstraße vorgesehen
  *Lärmminderung 1 – 2 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn (MIV) – Bebauung*

- Verbreiterung der bestehenden Radwege im Seitenraum zwischen Jahnplatz - Niederwall und Friedenstraße vorgesehen
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung einer Fortführung der Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen zugunsten von beidseitigen Bussonderfahrstreifen zwischen Friedenstraße und Von-der-Recke-Straße - Obernstraße
  *Lärmminderung 1 – 2 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn (MIV) – Bebauung*

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Fortführung der Verbreiterung der bestehenden Radwege im Seitenraum zwischen Friedenstraße und Von-der Recke-Straße - Obernstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich. Zwischen Von-der-Recke-Straße – Obernstraße und Elsa-Brandström-Straße - Notpfortenstraße ist zudem eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

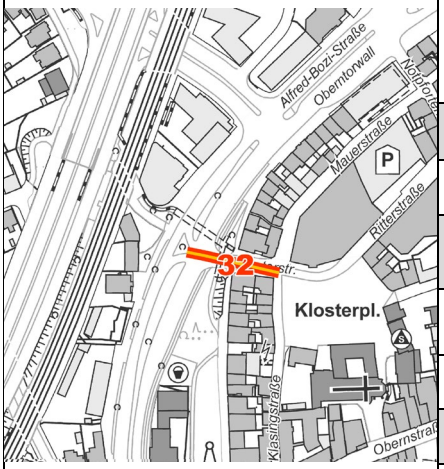
# Handlungsraum D



Lärmbrennpunkt 32

## Klosterstraße

von Oberntorwall bis Mauerstraße - Klosterplatz

| **Klosterstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Klosterstraße<br>Weitere Lärmquellen:<br>Oberntorwall als angrenzende Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Oberntorwall | | Mauerstraße - Klosterplatz | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 2.937 | 3 | 30 |
| | 38 | 32 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ durchgängig ≥ 70 dB(A)<br>$L_{Night}$ durchgängig ≥ 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 3-streifige Asphaltfahrbahn durch Aufweitung für Linksabbiegefahrstreifen sowie kombinierter Links-/Rechtsabbiegefahrstreifen im Knotenpunktbereich bis zur Mauerstraße, im angrenzenden Abschnitt im Osten Zusammenführung auf 2-streifige Asphaltfahrbahn (bereits außerhalb des Lärmbrennpunkts) | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Keine Parkmöglichkeiten |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 3,1 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>LSA am Knotenpunkt Oberntorwall / Kloster-straße ohne Nachtabschaltung<br>Eingeschränktes Haltverbot auf nördlichem Fahrstreifen für Links-/Rechtsabbieger | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Der kombinierte Links-/Rechtsabbie-gefahrstreifen ist häufig durch lie-fernde Fahrzeuge belegt |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 5-geschossige Wohngebäude mit Erd-geschossnutzungen | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Oberntorwall / Klosterstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Klosterstraße, Blick vom Oberntorwall nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Klosterstraße, Blick vom Klosterplatz nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Klosterstraße, Blick von Mauerstraße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung einer Aufhebung des kombinierten Links-/Rechtsabbiegefahrstreifens für eine beschilderte und markierte Lieferzone
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

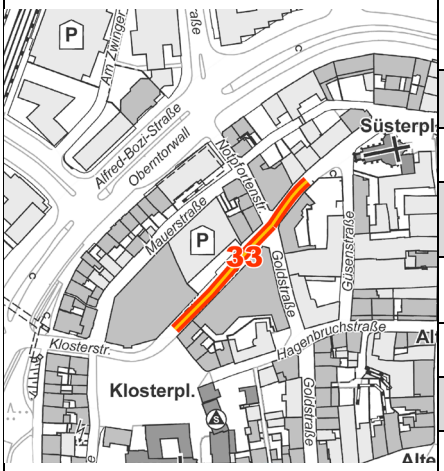
**HR-D LBP 33**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 33

**Ritterstraße**

von Ritterstraße 4 bis Ritterstraße 15

| **Ritterstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Ritterstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Ritterstraße 4 | | Ritterstraße 15 | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 1.195 - 3.402 | 2 - 5 | 30 |
| | 59 | 55 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungs-potenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Vereinzeltes Parken auf dem nordwestlichen Fahrstreifen möglich | Geringe akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Notpfortenstraße – Goldstraße und Klosterplatz |
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Zwei Bäume auf der nordwestlichen Straßenseite auf Höhe der Hausnummer 7, sonst kein Baumbestand | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Gehwege teilweise sehr schmal, vereinzelt Gehwegschäden auf Höhe Klosterplatz |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken in einzelnen Bereichen eine Reduzierung der Pegelwerte um 4,9 bis 7,2 dB(A) sowie in anderen Bereichen eine Zunahme der Pegelwerte um 3,3 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>Ritterstraße ist nordöstlich der Notpforten-straße – Goldstraße Einbahnstraße in Fahrt-richtung Nordosten<br>Achtung Kinder, Schule auf Höhe Hausnum-mer 3<br>Grenzmarkierung für Haltverbote auf dem nordwestlichen Fahrstreifen Höhe Notpforten-straße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden<br>Grenzmarkierung wird häufig igno-riert |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | Im gesamten Straßenverlauf hauptsächlich 3- bis 4-geschossige Wohngebäude in Block-randbebauung, meist mit Erdgeschossnutzun-gen<br>Mittig zwischen Notpfortenstraße und Kloster-platz befindet sich an der nordwestlichen Stra-ßenseite ein 6-geschossiges Parkhaus, leicht vom Straßenraum zurückgesetzt | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Un-fallschwerpunkt |

Ritterstraße, Blick von der Notpfortenstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Ritterstraße, Blick von der Notpfortenstraße nach Südwesten



Quelle: LK Argus 2020

Ritterstraße, Blick von der Güsenstraße nach Südwesten



Quelle: LK Argus 2020

Ritterstraße, Blick von Höhe Hausnummer 8 nach Südwesten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Notpfortenstraße – Goldstraße und Klosterplatz, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 34**

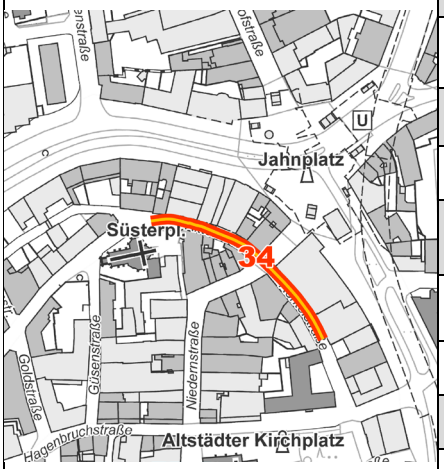
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 34

**Ritterstraße - Renteistraße**

von Ritterstraße 23 bis Renteistraße 6-8

**Ritterstraße - Renteistraße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Ritterstraße - Renteistraße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| Ritterstraße 23 | | Renteistraße 6-8 | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 2.235 | 5 | 30 |
| 26 | 26 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Fahrbahn in Betonsteinpflaster bis Höhe Renteistraße 4, zwischen Renteistraße 4 und 6-8 Asphaltbelag<br>Markiertes Parken auf nördlichen bzw. östlichen Fahrstreifen | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden im Bereich des Betonsteinpflasters<br>Akustisch relevante Fahrbahnschäden im Bereich des Asphaltbelags |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege auf Fahrbahnniveau im gepflasterten Bereich, nur durch flache Entwässerungsrinne getrennt bzw. farblicher Unterschied von Fahrbahn- und Gehwegpflasterung, auf der südlichen Seite zusätzliche Poller als Abgrenzung, Gehweg im Bereich des Asphaltbelags durch Bordstein abgetrennt | Beengte Verhältnisse für Fußgänger, durch die Kombination mit der gepflasterten Fahrbahnoberfläche werden Fußgänger häufiger auf die Fahrbahn ausweichen<br>Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Baumbestand |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,7 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>Gepflasterter Fußgängerüberweg am Knoten-punkt Ritterstraße – Renteistraße / Niedern-straße (Fußgängerzone)<br>Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südosten zwi-schen Ritterstraße 23 und Höhe Rentei-straße 4 | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | Kein ÖPNV-Verkehr in diesem Stra-ßenabschnitt |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 5-geschossige Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude mit durchgängiger Erdgeschoss-nutzung in Blockrandbebauung<br>Parkhaus im Gebäude Renteistraße 4, Zufahrt bis dahin von Süden aus frei | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Un-fallschwerpunkt |

Ritterstraße, Blick vom Süsterplatz nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Ritterstraße, Blick von der Niedernstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Renteistraße, Blick von der Niedernstraße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Renteistraße, Blick von Höhe Parkhaus nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Asphalt-Fahrbahn zwischen Renteistraße 4 und Renteistraße 6-8, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

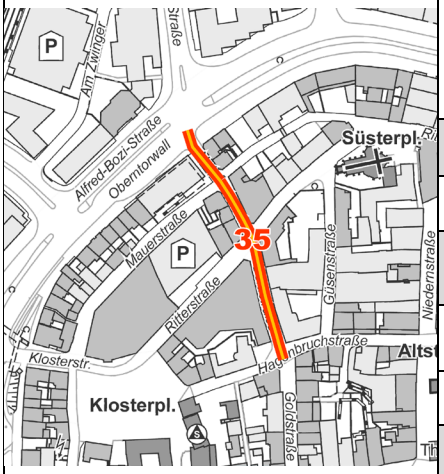
**HR-D LBP 35**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 35

**Notpfortenstraße - Goldstraße**

von Oberntorwall bis Hagenbruchstraße

| **Notpfortenstraße - Goldstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Notpfortenstraße – Goldstraße<br>Weitere Lärmquellen:<br>Oberntorwall als angrenzende Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Oberntorwall | | Hagenbruchstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 4.869 - 8.758 | 6 - 7 | 30 |
| | 63 | 58 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Parken auf östlichen Fahrstreifen zwischen Ritterstraße und Hagenbruchstraße, bewirtschaftet | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radweg im westlichen Seitenraum zwischen Oberntorwall und Mauerstraße | Gehwegschäden, Gehwege teilweise sehr schmal<br>Keine Radverkehrsanlagen zwischen Mauerstraße und Hagenbruchstraße, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Keine Parkmöglichkeiten zwischen Ritterstraße und Oberntorwall<br>Kein Baumbestand |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 1,4 bis 7,1 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>LSA am Knotenpunkt Oberntorwall / Notpfortenstraße ohne Nachtabschaltung<br>Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden zwischen Ritterstraße und Hagenbruchstraße, Radverkehr frei | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Kein ÖPNV in diesem Straßenabschnitt |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 5-geschossige Wohngebäude mit durchgängiger Erdgeschossnutzung in Blockrandbebauung | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Notpfortenstraße, Blick von der Mauerstraße nach Norden




Quelle: LK Argus 2020

Notpfortenstraße, Blick von der Mauerstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Goldstraße, Blick von der Ritterstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Goldstraße, Blick von der Hagenbruchstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Asphalt-Fahrbahn, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

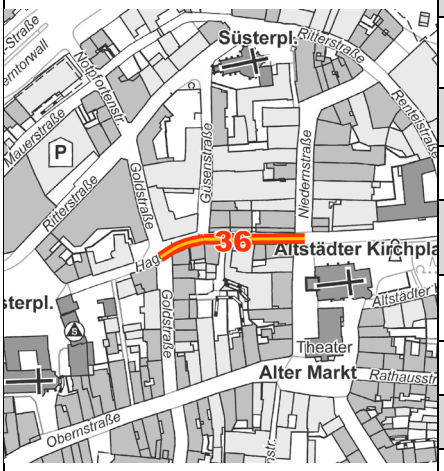
**HR-D LBP 36**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 36

**Hagenbruchstraße**

von Goldstraße bis Niederstraße

| **Hagenbruchstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Hagenbruchstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Goldstraße | | Niederstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 2.612 - 4.859 | 6 | 30 |
| | 38 | 36 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Parkstände auf nördlichem Fahrstreifen | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege | Gehweg verläuft auf der nördlichen Straßenseite in einem Arkadengang<br>Keine Radverkehrsanlagen zwischen Hausnummer 5 und Goldstraße, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Baumbestand |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>Fahrradstraße zwischen Niederstraße und Höhe Hausnummer 5<br>Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen zwischen Höhe Niederstraße und Hausnummer 5 | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,8 bis 5,2 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| ÖPNV | | Kein ÖPNV in diesem Straßenabschnitt |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 4-geschossige Wohngebäude mit durchgängiger Erdgeschossnutzung in Blockrandbebauung<br>6-geschossiges Bürogebäude auf der Nordseite zwischen Güsenstraße und Goldstraße | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Hagenbruchstraße, Blick vom Altstädter Kirchplatz nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Hagenbruchstraße, Blick von der Güsenstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Hagenbruchstraße, Blick von Höhe Hausnummer 5 nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Asphalt-Fahrbahn, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 37**

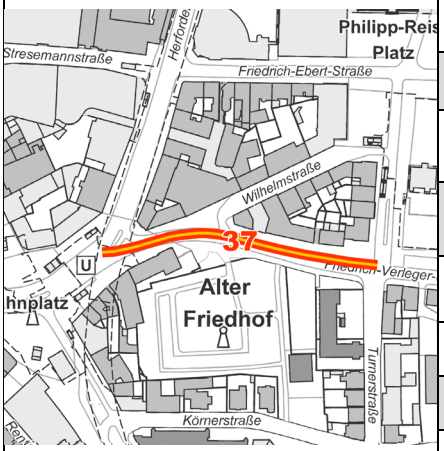
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 37

**Friedrich-Verleger-Straße**

von Herforder Straße - Jahnplatz bis Kesselbrink - Turnerstraße

**Friedrich-Verleger-Straße – Bestandsdaten**




**Handlungsraum D**

Hauptlärmquelle:
Friedrich-Verleger-Straße

| **von** | **bis** |
|---|---|
| Herforder Straße - Jahnplatz | Kesselbrink - Turnerstraße |

| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
|---|---|---|---|---|
| **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 6.765 - 7.606 | 5 | 50 |
| 26 | 35 | | | |

**Immissionspegel[2]**

$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A)

$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 65 / 55 dB(A)

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 3-streifig mit Asphaltbelag<br>2 parallele Busspuren auf der südlichen Fahrbahnseite zwischen Herforder Straße – Jahnplatz und F-LSA Wilhelmstraße, nach F-LSA Wilhelmstraße ca. 20 m eine Busspur<br>Radfahrstreifen auf der südlichen Fahrbahnseite zwischen dem Geradeaus- und dem Rechtsabbiegefahrstreifen, auf der nördlichen Seite Radfahrstreifen zwischen Seitenraum und Parkstreifen<br>Parkstreifen auf der nördlichen Fahrbahnseite zwischen Wilhelmstraße und Kesselbrink - Turnerstraße | Akustisch relevante Fahrbahnschäden<br>Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme Baustelle auf der südlichen Fahrbahn bzw. im Seitenraum zwischen Wilhelmstraße und Höhe Hausnummer 3 |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 1,4 bis 2,4 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radwege beidseitig im Seitenraum zwischen Herforder Straße – Jahnplatz und Wilhelm-straße<br>Baumbestand nur in Höhe des Friedhofs Bielefeld, vorrangig auf südlicher Seite | Vereinzelt Gehwegschäden |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA an den Knotenpunkten Herforder Straße - Jahnplatz / Friedrich-Verleger-Straße und Friedrich-Verleger-Straße / Kesselbrink – Tur-nerstraße sowie F-LSA auf Höhe Friedrich-Verleger-Straße / Wilhelmstraße, alle ohne Nachtabschaltung<br>Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinien: 24, 25, 26, 369, N4 (Nachtbus) | Auf dem Straßenabschnitt befinden sich keine ÖPNV-Haltestellen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 5- bis 6-geschossige Büro- und Wohngebäude mit durch gängig Erdgeschossnutzung in Blockrandbebauung<br>Friedhof Bielefeld auf der südlichen Seite zwi-schen Wilhelmstraße und Höhe Kesselbrink - Turnerstraße | |
| Schulweg | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Die Knotenpunkt Friedrich-Verleger-Straße / Wilhelmstraße und Friedrich-Verleger-Straße / Turnerstraße sind Unfallschwerpunkte | Umgestaltung des Straßenab-schnitts im Rahmen der Neugestal-tung des Jahnplatzes |

Friedrich-Verleger-Straße, Blick von Herforder Straße - Jahnplatz nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Friedrich-Verleger-Straße, Blick von Kesselbrink - Turnerstraße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Friedrich-Verleger-Straße, Blick von Wilhelmstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Wilhelmstraße und Kesselbrink - Turnerstraße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
  Maßnahmenvorschlag wird derzeit umgesetzt.

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Friedrich-Verleger-Straße / Kesselbrink – Turnerstraße und an der F-LSA Höhe Wilhelmstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Friedrich-Ebert-Straße / Heeper Straße / Teutoburger Straße / Detmolder Straße / Niederwall

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

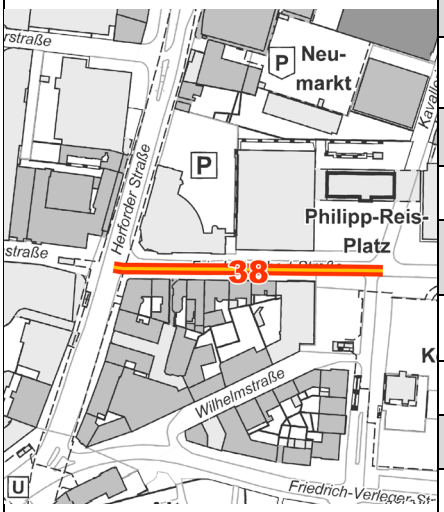
**HR-D LBP 38**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 38

**Friedrich-Ebert-Straße**

von Herforder Straße bis Kavalleriestraße – Kesselbrink

| **Friedrich-Ebert-Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Friedrich-Ebert-Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Herforder Straße | | Kavalleriestraße - Kesselbrink | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 7.951 | 4 | 50 |
| | 39 | 39 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig > 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 3-streifig mit Asphaltbelag<br>Busspur auf nördlicher Seite zwischen Kavalleriestraße und Höhe Hausnummer 8<br>Parkstände an der südlichen Fahrbahnseite, bewirtschaftet | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden<br>Linker Fahrstreifen bei Ortsbegehung gesperrt |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Zweirichtungsradweg im nördlichen Seitenraum | Kein Baumbestand |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | LSA an den Knotenpunkten Herforder Straße / Friedrich-Ebert-Straße sowie am Ende der Busspur und Friedrich-Ebert-Straße / Kavalleriestraße – Kesselbrink ohne Nachtabschaltung<br>Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,7 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| ÖPNV | Buslinien: 23, 24, 25, 26, N3, N4, N9, N14, N18, N19 (Nachtbusse)<br>Haltestelle: Jahnplatz Nord | Bushaltestelle Jahnplatz Nord in nördlichem Seitenraum ohne Haltestellenhäuschen, kein Halt der Nachtbusse |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 4- bis 6-geschossige Geschäfts- und Wohngebäude an südlicher Straßenseite, durchgängig mit Erdgeschossnutzungen und in Blockrandbebauung<br>3- bis 4-geschossige Verwaltungs- und Bürogebäude an der nördlichen Straßenseite ohne Erdgeschossnutzung | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Friedrich-Verleger-Straße / Kavalleriestraße - Kesselbrink ist ein Unfallschwerpunkt | |

Friedrich-Ebert-Straße, Blick vom Kesselbrink nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Friedrich-Ebert-Straße, Blick von Höhe Hausnummer 8 nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Friedrich-Ebert-Straße, Blick von Höhe Hausnummer 8 nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Friedrich-Ebert-Straße, Blick von Herforder Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Kavalleriestraße - Kesselbrink
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung von 3 auf 2 Fahrstreifen zugunsten beidseitiger Radverkehrsanlagen unter Beibehaltung des Bussonderfahrstreifens und eines Kfz-Fahrstreifens (Einbahnstraße), hiermit entfällt der auf dem Gehweg geführte Zweirichtungsradweg
  *Lärmminderung 2 – 3 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung in Verbindung mit zusätzlicher Geschwindigkeitsreduzierung möglich*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 39**

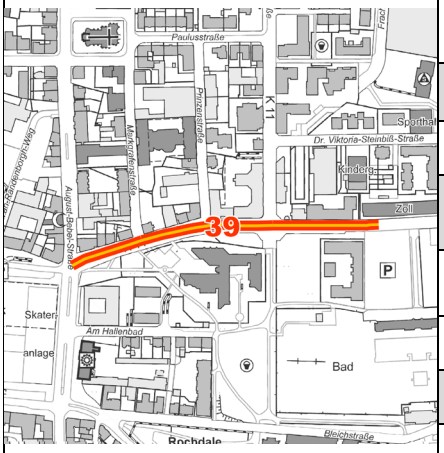
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 39

**Werner-Bock-Straße**

von August-Bebel-Straße bis Werner-Bock-Straße 25

**Werner-Bock-Straße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Werner-Bock-Straße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| August-Bebel-Straße | | Werner-Bock-Straße 25 | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 3.548 – 4.023 | 2 - 3 | 50 |
| 59 | 71 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Werner-Bock-Straße – Friedrich-Ebert-Straße / August-Bebel-Straße für Linksabbiegefahrstreifen und aufgeweiteter Radaufstellstreifen am östlichen Knotenpunktarm<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Werner-Bock-Straße / Walter-Rathenau-Straße für Linksabbiegefahrstreifen am westlichen Knotenpunktarm<br>Beidseitig Radfahrstreifen | Unterbrechung der Radfahrstreifen im Bereich der Haltestellen |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,6 bis 1,3 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Parkstände im südlichen Seitenraum zwischen Höhe Markgrafenstraße und Prinzenstraße sowie zwischen Walter-Rathenau-Straße und Werner Bock-Straße 25, jeweils bewirtschaftet<br>Beidseitig Gehwege<br>Baumbestand im südlichen Seitenraum | |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA an den Knotenpunkten Werner-Bock-Straße – Friedrich-Ebert-Straße / August-Bebel-Straße und Werner-Bock-Straße / Walther-Rathenau-Straße jeweils ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinien 23, 24, 25, 26<br>Haltestelle: Arbeitsamt | Bushaltestelle Arbeitsamt auf der nördlichen Straßenseite ohne Haltestellenhäuschen, auf der südlichen Straßenseite mit Haltestellenhäuschen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 1- bis 5-geschossige Wohn- und Bürogebäude auf der nördlichen Straßenseite, vereinzelt mit Erdgeschossnutzungen und fast durchgehend in Blockrandbebauung<br>6- bis 8-geschossiger Bürokomplex der Agentur für Arbeit auf der südlichen Straßenseite zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße, deutlich von Straßenraum abgesetzt, umgeben von parkähnlicher Grünanlage mit Parkplätzen<br>4-geschossiges Wohngebäude auf der südlichen Straßenseite zwischen Walther-Rathenau-Straße und Werner-Bock-Straße 25, vereinzelt mit Erdgeschossnutzung, deutlich durch Parkplatzanlage vom Straßenraum zurückgesetzt | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Werner-Bock-Straße – Friedrich-Ebert-Straße / August-Bebel-Straße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Werner-Bock-Straße, Blick von der August-Bebel-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Werner-Bock-Straße, Blick von Markgrafenstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Werner-Bock-Straße, Blick von Walter-Rathenau-Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Werner-Bock-Straße, Blick von Walter-Rathenau-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Werner-Bock-Straße / Walther-Rathenau-Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung einer Querungshilfe (Mittelinsel) auf Höhe der nördlichen Bushaltestelle Arbeitsamt
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

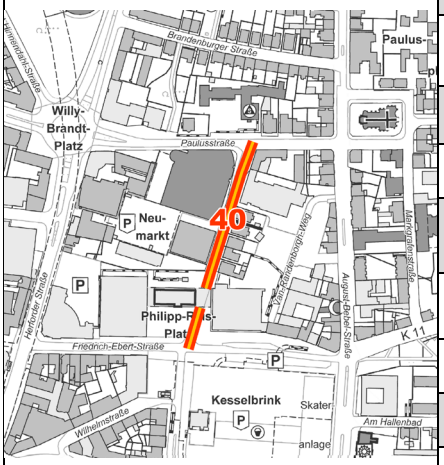


Lärmbrennpunkt 40

## Kavalleriestraße

von Paulusstraße bis Friedrich-Ebert-Straße

**Kavalleriestraße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Kavalleriestraße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| Paulusstraße | | Friedrich-Ebert-Straße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 1.391 | 7 | 50 |
| 28 | 0 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Radfahrstreifen auf der östlichen Fahrbahnseite sowie in der Fahrbahnmitte zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Brückenbauwerk<br>Parkstände auf der westlichen Fahrbahn zwischen Höhe Hausnummer 11 und Höhe Brückenbauwerk, auf östlicher Fahrbahn vereinzelt Parkstände im Bereich des Brückenbauwerks, alle bewirtschaftet | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radweg im östlichen Seitenraum zwischen Paulusstraße und Höhe Hausnummer 26<br>Parkstände im westlichen Seitenraum zwischen Paulusstraße und Höhe Hausnummer 11, bewirtschaftet | Keine Radverkehrsanlagen zwischen Höhe Hausnummer 26 und dem Brückenbauwerk<br>Kein Baumbestand |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 2,6 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | LSA am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Kavalleriestraße – Kesselbrink ohne LSA-Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | Buslinien: 27, N8 (Nachtbus)<br>Haltestelle: Paulusstraße | Bushaltestelle Paulusstraße ohne Haltestellenhäuschen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 7-geschossige Büro- / Geschäfts- / Verwaltungs- und Wohngebäude teilweise in Blockrandbebauung mit vereinzelter Erdgeschossnutzung<br>18-geschossiges Bürogebäude auf der westlichen Seite mit Brückenbauwerk über die Kavalleriestraße auf Höhe Friedrich-Ebert-Straße | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Kavalleriestraße - Kesselbrink ist ein Unfallschwerpunkt | |

Kavalleriestraße, Blick von Höhe Hausnummer 22 nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Kavalleriestraße, Blick von Höhe Hausnummer 22 nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Kavalleriestraße, Blick von der Paulusstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Kavalleriestraße, Blick von der Friedrich-Ebert-Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Kavalleriestraße - Kesselbrink
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahn vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer Reduzierung der Fahrbahnbreite zugunsten einer Radverkehrsanlage
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

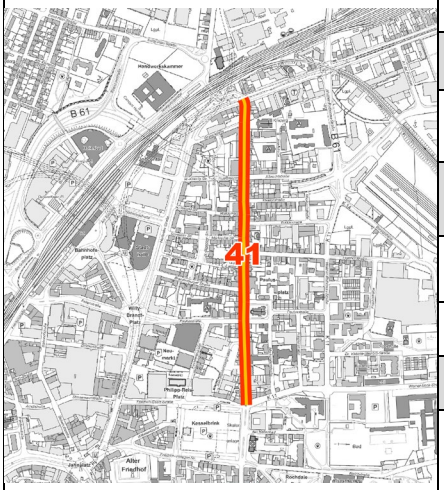
**HR-D LBP 41**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 41

**August-Bebel-Straße (N)**

von Herforder Straße bis Friedrich-Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße

<table>
<tr><th colspan="6">August-Bebel-Straße (N) – Bestandsdaten</th></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">
</td><td colspan="4">Handlungsraum D</td></tr>
<tr><td colspan="4">Hauptlärmquelle:<br>August-Bebel-Straße</td></tr>
<tr><td colspan="2">von</td><td colspan="4">bis</td></tr>
<tr><td colspan="2">Herforder Straße</td><td colspan="4">Friedrich-Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">belastete Einwohner</td><td rowspan="2">DTV[1] [Kfz/24h]</td><td rowspan="2">Lkw-Anteil [%]</td><td rowspan="2">$V_{zul}$ [km/h]</td></tr>
<tr><td>$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)</td><td>$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)</td></tr>
<tr><td colspan="2">752</td><td>731</td><td>7.746 – 9.450</td><td>2 - 3</td><td>50</td></tr>
<tr><td colspan="6">Immissionspegel[2]</td></tr>
<tr><td colspan="6">$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) zwischen Huelsmann-straße – Albrechtstraße und Brandenburger Straße<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A) zwischen Paulusstraße (Süd) und Friedrich-Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A)</td></tr>
</table>

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 0,1 bis 1,4 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 3-streifig mit Asphaltbelag<br>Mittlerer Fahrstreifen als Abbiegefahrstreifen, verschwenkter Geradeausfahrstreifen oder teilweise begrünte Mittelinsel mit Querungs-hilfe<br>Linksabbiegefahrstreifen für Huelsmannstraße – Albrechtstraße, Thielenstraße, Waldemar-straße, Buddestraße, Märkische Straße, Hein-richstraße, Lena-Lappe-Straße und Paulus-straße (Süd) in Fahrtrichtung Norden<br>Rechtsabbiegefahrstreifen für Herforder Straße in Fahrtrichtung Norden und Paulus-straße (Süd) in Fahrtrichtung Süden<br>Mittelinseln mit Querungshilfen, teilweise be-grünt, auf Höhe Brökerstraße, Höhe Haus-Nr. 9, Höhe Waldemarstraße, Märkische Straße, Heinrichstraße, Brandenburger Straße, Höhe Haus-Nr. 75-77 und 80<br>Radfahrstreifen für Geradeaus zwischen Her-forder Straße und Brökerstraße in nördlicher Fahrtrichtung sowie zwischen Brandenburger Straße und Paulusstraße (Süd) in südlicher Fahrtrichtung, jeweils fast mittig der Fahrbahn<br>Radfahrstreifen für Linksabbieger am Knoten-punkt August-Bebel-Straße / Paulusstraße (Süd) auf ca. 25m Länge in nördlicher Fahrt-richtung, fast mittig der Fahrbahn<br>Beidseitig Radfahrstreifen zwischen Paulus-straße (Süd) und Friedrich-Ebert-Straße - Wer-ner-Bock-Straße<br>Parkstände auf der östlichen Fahrbahnseite zwischen Höhe Van-Randenborgh-Weg und Werner-Bock-Straße, bewirtschaftet | Vereinzelt akustisch relevante Fahr-bahnschäden zwischen Waldemar-straße und Märkische Straße sowie zwischen Heinrichstraße und Bran-denburger Straße |
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Radwege im westlichen Seitenraum zwischen Herforder Straße und Brandenburger Straße und im östlichen Seitenraum zwischen Herfor-der Straße und Paulusstraße (Süd)<br>Parkstände im westlichen Seitenraum (Park-buchten) im Wechsel mit Baumbestand zwi-schen Brökerstraße und Brandenburger Straße | |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA an den Knotenpunkten August-Bebel-Straße – Schildescher Straße/ Herforder Straße, August-Bebel-Straße / Paulusstraße (Süd) und August-Bebel-Straße / Friedrich-Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße, jeweils ohne Nachtabschaltung<br>Fußgänger-LSA nördlich des Knotenpunkts August-Bebel-Straße / Huelsmannstraße – Albrechtstraße mit Nachtabschaltung<br>Vorgeschriebene Fahrtrichtung mit Abbiege-verbot in Brökerstraße, Brandenburger Straße, östliche Paulusstraße (Süd, nur in Fahrtrich-tung Süden) und Werner-Bock-Straße (nur in Fahrtrichtung Süden) | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinie: 27, N12 (Nachtbus)<br>Haltestellen: Brökerstraße, Märkische Straße, Pauluskirche | Bushaltestelle Brökerstraße, Märki-sche Straße und Pauluskirche, je-weils beidseitig ohne Haltestellen-häuschen |

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 5-geschossige Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude mit Erdgeschossnutzungen, bis auf einzelne Baulücken in Blockrandbebauung<br>4-geschossige Sportschule auf östlicher Straßenseite zwischen Höhe Lena-Lappe-Straße und Brandenburger Straße<br>Pauluskirche auf östlicher Straßenseite zwischen Paulusstraße (Nord) und Paulusstraße (Süd), etwas vom Straßenraum abgesetzt, umgeben von Grünfläche mit Baumbestand | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Die Beitrags-Nr. 35, 37, 41, und 104 der Öffentlichkeitsbeteiligung beziehen sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Herforder Straße / August-Bebel-Straße – Schildescher Straße, August-Bebel-Straße / Paulusstraße (Süd) und August-Bebel-Straße / Friedrich-Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße sind Unfallschwerpunkte | |

August-Bebel-Straße, Blick von Herforder Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Höhe Huelsmannstraße – Albrechtstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Thielenstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Waldemarstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Märkische Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Heinrichstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Brandenburger Straße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von der Hausnummer 75-77 nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von der Hausnummer 80 nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

August-Bebel-Straße, Blick von Friedrich-Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
  Maßnahmenvorschlag wird derzeit geprüft.

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Waldemarstraße und Märkische Straße sowie zwischen Heinrichstraße und Brandenburger Straße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Paulusstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Aufstellung von beidseitigen Haltestellenhäuschen an der Haltestelle Brökerstraße und Pauluskirche sowie an der Haltestelle Märkische Straße auf der östlichen Straßenseite
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich. Zwischen Herforder Straße und Huelsmannstraße - Albrechtstraße ist zudem eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

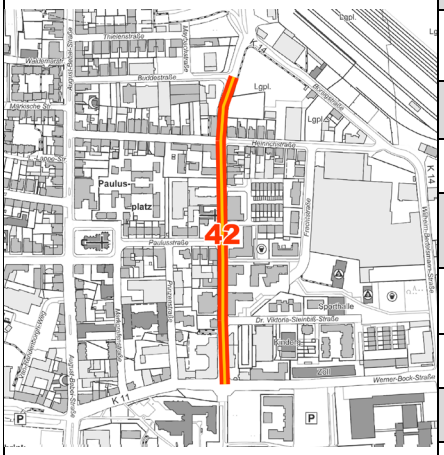
# Handlungsraum D



Lärmbrennpunkt 42

**Walther-Rathenau-Straße**

von Buddestraße bis Werner-Bock-Straße

| **Walther-Rathenau-Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Walther-Rathenau-Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Buddestraße | | Werner-Bock-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 792 – 2.595 | 4 - 7 | 30[2] |
| | 132 | 175 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung der Straße auf Höhe Buddestraße für Querungshilfe (Mittelinsel) | Akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Buddestraße und Heinrichstraße<br>Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Heinrichstraße und Werner-Bock-Straße |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Buddestraße und Heinrichstraße eine Zunahme der Pegelwerte um 1,0 dB(A) bzw. zwischen Heinrichstraße und Werner-Bock-Straße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,2 bis 6,3 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Buddestraße und Heinrichstraße sowie zwischen Dr.-Viktoria-Steinbeiß-Straße und Werner-Bock-Straße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitig Parkstände im Seitenraum zwischen Heinrichstraße und Werner-Bock-Straße im Wechsel mit Baumbestand, bewirtschaftet<br>Parkstände im westlichen Seitenraum zwischen Höhe Buddestraße und Heinrichstraße, bewirtschaftet<br>Beidseitige Gehwege<br>Beidseitig Radwege im Seitenraum zwischen Buddestraße und Heinrichstraße<br>Beidseitig Baumbestand zwischen Heinrichstraße und Werner-Bock-Straße | Radwege zwischen Buddestraße und Heinrichstraße sehr schmal und ohne Benutzungspflicht<br>Keine Radverkehrsanlagen zwischen Heinrichstraße und Werner-Bock-Straße, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>LSA am Knotenpunkt Werner-Bock-Straße / Walther-Rathenau-Straße ohne Nachtabschaltung<br>Vorfahrt von rechts am Knotenpunkt Walther-Rathenau-Straße / Heinrichstraße, gilt für Walther-Rathenau-Straße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 2- bis 5-geschossige Wohn-, Büro- und Gewerbegebäude zwischen Höhe Heinrichstraße und Werner-Bock-Straße, vereinzelt mit Erdgeschossnutzungen, zumeist als Einzelbebauung<br>gewerbliche Nutzung mit Kfz-Werkstatt, Tankstelle und Schrottplatz zwischen Buddestraße und Höhe Heinrichstraße | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Walther-Rathenau-Straße / Heinrichstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Walter-Rathenau-Straße, Blick von Heinrichstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Walter-Rathenau-Straße, Blick von Heinrichstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Walter-Rathenau-Straße, Blick von Paulusstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Walter-Rathenau-Straße, Blick von Werner-Bock-Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Werner-Bock-Straße / Walther-Rathenau-Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Buddestraße und Heinrichstraße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Heinrichstraße und Werner-Bock-Straße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

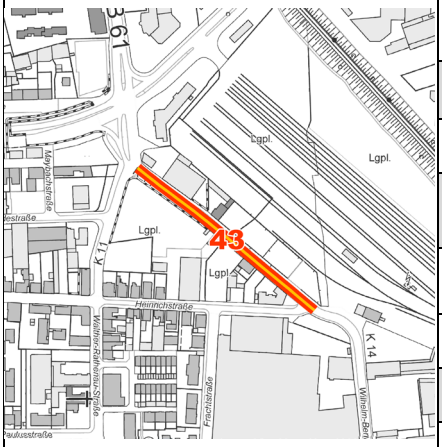


Lärmbrennpunkt 43

## Borsigstraße

von Walther-Rathenau-Straße bis Heinrichstraße

**Borsigstraße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Borsigstraße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| Walther-Rathenau-Straße | | Heinrichstraße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 10.743 | 6 | 50 |
| 38 | 27 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell > 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Walther-Rathenau-Straße / Borsigstraße für Linksabbiegestreifen am südöstlichen Knotenpunktarm<br>Beidseitig Radfahrstreifen zwischen Heinrichstraße und Höhe Hausnummer 13<br>Parkstände an der nordöstlichen Fahrbahnseite | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Beidseitig Radwege im Seitenraum zwischen Höhe Hausnummer 13 und Walther-Rathenau-Straße<br>Zwei Straßenbäume auf der nordöstlichen Seite Höhe Hausnummer 13 | Gehwege sind auf beiden Straßenseiten sehr schmal |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,9 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | Vereinzelte 2- bis 3-geschossige Wohngebäude auf der südwestlichen Seite ohne Erdgeschossnutzung, angrenzend eine Brachfläche und ein Recyclinghof<br>Großer Parkplatz auf der nordöstlichen Seite, daneben ein 2-geschossiges Gebäude der Drogenhilfe und eine große 1-geschossige Halle einer Holzhandlung ohne Erdgeschossnutzung | |
| Schulwege | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Walther-Rathenau-Straße / Borsigstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Borsigstraße, Blick von der Heinrichstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Borsigstraße, Blick von Höhe Hausnummer 13 nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Borsigstraße, Blick von der Walther-Rathenau-Straße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

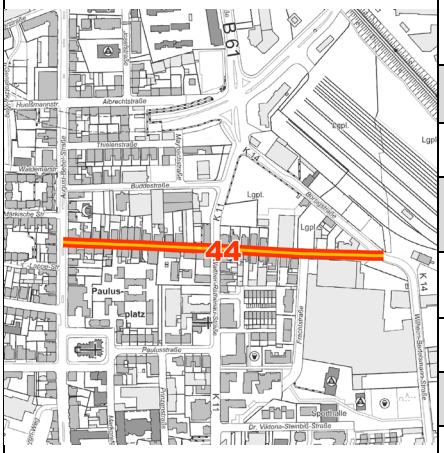


Lärmbrennpunkt 44

## Heinrichstraße

von August-Bebel-Straße bis Borsigstraße

**Heinrichstraße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Heinrichstraße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| August-Bebel-Straße | | Borsigstraße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 608 – 1.063 | 1 - 12 | 30 |
| 118 | 120 | | | |
| **Immissionspegel[2]** | | | | |
| $L_{Night}$ punktuell ≥ 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße eine Zunahme der Pegelwerte um 0,6 dB(A) bzw. zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße sowie zwischen Frachtstraße und Borsigstraße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,3 bis 3,8 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße sowie zwischen Frachtstraße und Borsigstraße<br>1-streifige Asphaltfahrbahn zwischen Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße<br>Parkstände halb auf Fahrbahn halb auf Gehweg beidseitig zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße, bewirtschaftet<br>Parkstände beidseitig auf dem Seitenstreifen zwischen Walther-Rathenau-Straße und Borsigstraße<br>Baumbestand zwischen Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße im Wechsel mit den Parkständen auf dem Seitenstreifen | Akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße sowie vereinzelt zwischen Frachtstraße und Borsigstraße |
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege | Gehwege durch halbseitiges Parken teilweise sehr schmal<br>Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>Haltverbot-Zonenbeschilderung zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 1- bis 4-geschossige Wohngebäude, teils freistehend, teils in Blockrandbebauung, vereinzelt Erdgeschossnutzung zwischen August-Bebel-Straße und Frachtstraße<br>Beidseitig Gewerbehallen zwischen Höhe Frachtstraße und Borsigstraße ein 3-geschossiges Wohngebäude auf der nördlichen Seite Höhe Borsigstraße | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Walther-Rathenau-Straße / Heinrichstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Heinrichstraße, Blick von August-Bebel-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Heinrichstraße, Blick von Walter-Rathenau-Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Heinrichstraße, Blick von Walter-Rathenau-Straße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Heinrichstraße, Blick von Borsigstraße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen August-Bebel-Straße und Walther-Rathenau-Straße sowie zwischen Frachtstraße und Borsigstraße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 60 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

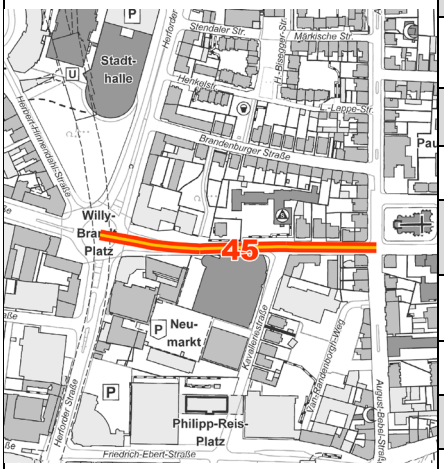
**HR-D LBP 45**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 45

## Paulusstraße

von Willy-Brandt-Platz bis August-Bebel-Straße

| **Paulusstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Paulusstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Willy-Brandt-Platz | | August-Bebel-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 4.093 – 4.896 | 3 | 30[2] / 50 |
| | 109 | 93 | | | |
| | **Immissionspegel**[3] | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Aufweitung am Knotenpunkt Willy-Brandt-Platz / Paulusstraße auf 3 Fahrstreifen mit begrünter Mittelinsel<br>Durchgängiger Mittelstreifen: zwischen Neumarkt und Kavalleriestraße begrünt inklusive Querungshilfen auf Höhe Neumarkt und Kavalleriestraße, zwischen Kavalleriestraße und August-Bebel-Straße als wechselseitiger Linksabbiegefahrstreifen | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden auf Höhe Willy-Brandt-Platz |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 1,6 bis 2,4 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zwischen Höhe Hausnummer 2 und August-Bebel-Straße zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Mo-Fr 7-16 Uhr entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitig getrennter Geh- und Radweg im Seitenraum<br>Baumbestand auf der Mittelinsel sowie auf dem Mittelstreifen | Keine Parkmöglichkeiten<br>Gehweg teilweise sehr schmal |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Kreisverkehr mit LSA am Knotenpunkt Paulus-straße / Willy-Brandt-Platz ohne Nachtabschal-tung<br>LSA am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Paulusstraße ohne Nachtabschaltung<br>Achtung Kinder auf Höhe Hausnummer 2, Höhe Kavalleriestraße und Höhe August-Be-bel-Straße jeweils in Kombination mit Tempo-30-Regelung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinie 27 verkehrt nur zwischen Kavalle-riestraße und August-Bebel-Straße | Auf dem Straßenabschnitt befinden sich keine ÖPNV-Haltestellen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 3- bis 7-geschossige Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude mit vereinzelter Erdgeschoss-nutzung als größtenteils Blockrandbebauung<br>3-geschossiges Schule an der nördlichen Stra-ßenseite auf Höhe Kavalleriestraße mit stra-ßenseitigem Schulhof | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Die Knotenpunkte Willy-Brandt-Platz / Paulus-straße und August-Bebel-Straße / Paulus-straße sind Unfallschwerpunkte | |

Paulusstraße, Blick von der Hausnummer 2 nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Paulusstraße, Blick von Höhe Neumarkt nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Paulusstraße, Blick von Kavalleriestraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Paulusstraße, Blick von der Hausnummer 26a nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde auf ganztags im gesamten Straßenabschnitt ausdehnen
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Paulusstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn auf Höhe Willy-Brandt-Platz, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer Reduzierung der Fahrbahnbreite zugunsten beidseitiger Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, hiermit entfällt der im Seitenraum geführte Radweg
  *Lärmminderung 2 – 3 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung in Verbindung mit zusätzlicher Geschwindigkeitsreduzierung möglich*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

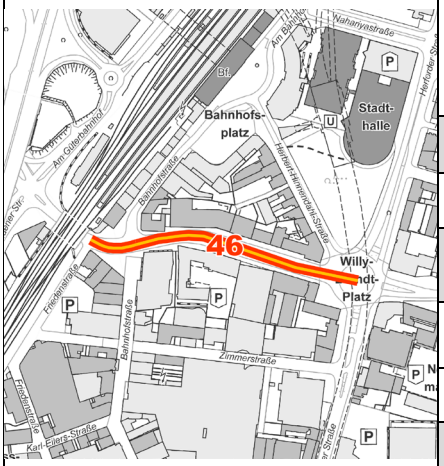
**HR-D LBP 46**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 46

**Feilenstraße – Jöllenbecker Straße**

von Friedenstraße bis Willy-Brandt-Platz

| **Feilenstraße – Jöllenbecker Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Feilenstraße -Jöllenbecker Straße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Bahntrasse westlich der Jöllenbecker Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Friedenstraße | | Willy-Brand-Platz | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 10.508 – 10.824 | 4 | 50 |
| | 221 | 209 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,6 bis 0,8 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 4-streifig mit Asphaltbelag<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Jöllenbecker Staße / Friedenstraße für Linksabbiegefahrstreifen am östlichen Knotenpunktarm<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Feilenstraße - Jöllenbecker Straße / Bahnhofstraße für Linksabbiegestreifen am westlichen Knotenpunktarm<br>Begrünter Mittelstreifen mit Baumbestand und Querungshilfen auf Höhe Hausnummer 12, 4 und 2 zwischen Willy-Brand-Platz und Höhe Hausnummer 12<br>Weitere Querungshilfe Höhe Hausnummer 10-12<br>Durchgängig Radfahrstreifen auf der südlichen Fahrbahnseite sowie auf der nördlichen Fahrbahnseite zwischen Bahnhofstraße und Willy-Brandt-Platz | Akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Friedenstraße und Höhe Bahnhofstraße |
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radweg im nördlichen Seitenraum zwischen Friedenstraße und Bahnhofstraße<br>Parkstände im nördlichen Seitenraum zwischen Willy-Brandt-Platz und Höhe Bahnhofstraße | |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Feilenstraße – Jöllenbecker Straße / Bahnhofstraße ohne Nachtabschaltung<br>Kreisverkehr mit LSA am Knotenpunkt Feilenstraße / Willy-Brandt-Platz ohne Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinien: 48, 52, 59, 61, 62, 80.2, 83, 87, 88, 95, 196, 350, 351, 369, N3, N8 (Nachtbus)<br>Nachtbushaltestelle: Bahnhofstraße | Nachtbushaltestelle Bahnhofstraße ohne Haltestellenhäuschen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 4- bis 7-geschossige Büro-/ Geschäfts- und Wohngebäude sowie ein Kino als Blockrandbebauung mit durchgängiger Erdgeschossnutzung | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Die Knotenpunkte Jöllenbecker Straße / Friedenstraße, Feilenstraße - Jöllenbecker Straße / Bahnhofstraße und Feilenstraße / Willy-Brandt-Platz sind Unfallschwerpunkte. Auf Höhe Hausnummer 9 besteht ebenso ein Unfallschwerpunkt | |

Jöllenbecker Straße, Blick von der Friedenstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Jöllenbecker Straße, Blick von Höhe der Bahnhofstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Feilenstraße, Blick von Höhe Hausnummer 31 nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Feilenstraße, Blick von Höhe Hausnummer 5 nach Osten




Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Feilenstraße – Jöllenbecker Straße / Bahnhofstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Friedenstraße und Höhe Bahnhofstraße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen zugunsten breiterer Seitenräume, hiermit entfällt der Radweg im Seitenraum
  *Lärmminderung 2 – 3 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn – Bebauung in Verbindung mit zusätzlicher Geschwindigkeitsreduzierung möglich*

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke über die Jöllenbecker Straße in ca. 10 m Entfernung prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Nach eingehender Variantenprüfung durch die DB Netz AG kann keine Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke geplant werden.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich. Zwischen Friedenstraße und Bahnhofstraße ist zudem eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 47**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 47

## Schloßhofstraße

von Melanchthonstraße bis Weststraße

| **Schloßhofstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Schloßhofstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Melanchthonstraße | | Weststraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 5.937 – 6.946 | 5 - 7 | 30[2] / 50 |
| | 171 | 165 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Wittekindstraße und Turmstraße |
| | Nebenanlagen | Beidseitig Gehwege<br>Beidseitig Radwege im Seitenraum zwischen Melanchthonstraße und Turmstraße ohne Benutzungspflicht<br>Beidseitig Parkstände im Seitenraum zwischen Turmstraße und Weststraße im Wechsel mit Baumbestand | Keine Radverkehrsanlagen zwischen Turmstraße und Weststraße, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Rad- und Gehwege sehr schmal zwischen Melanchthonstraße und Turmstraße<br>Keine Parkmöglichkeiten zwischen Melanchthonstraße und Turmstraße |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 0,9 bis 9,9 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen Siegfriedstraße und Weststraße entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straße liegt zwischen Siegfriedstraße und Weststraße in Tempo-30-Zone<br>Eingeschränkte Haltverbotszone zwischen Turmstraße und Weststraße<br>LSA am Knotenpunkt Schloßhofstraße / Melanchthonstraße ohne Nachtabschaltung<br>Vorfahrt von rechts am Knotenpunkt Schloßhofstraße / Turmstraße<br>Einfahrverbot für Kfz mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5t ausgenommen Kraftomnibusse in Fahrtrichtung Nordwesten<br>Achtung Kindergarten zwischen Gustav-Adolf-Straße und Weststraße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | Buslinien: 25, 26<br>Haltestelle: Melanchthonstraße (nur Haltestelle in südlicher Fahrtrichtung liegt im Lärmbrennpunkt), Siegfriedstraße | Busverkehr nur zwischen Melanchthonstraße und Turmstraße<br>Bushaltestelle Melanchthonstraße im südwestlichen Seitenraum ohne Haltestellenhäuschen<br>Bushaltestelle Siegfriedstraße im nordöstlichen Seitenraum ohne Haltestellenhäuschen, im südwestlichen Seitenraum mit Haltestellenhäuschen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 4-geschossige Wohngebäude vereinzelt mit Erdgeschossnutzung, teilweise als Einzel- oder Blockrandbebauung<br>Abendgymnasium mit straßenseitigem Schulhof auf östlicher Straßenseite zwischen Melanchthonstraße und Meinderstraße, deutlich von Straße zurückgesetzt und abgegrenzt durch Grünfläche mit Baumbestand | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg zwischen Melanchthonstraße und Turmstraße | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Schloßhofstraße / Melanchthonstraße, Schloßhofstraße / Siegfriedstraße und Schloßhofstraße / Weststraße sind Unfallschwerpunkte | |

Schloßhofstraße, Blick von Melanchthonstraße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Schloßhofstraße, Blick von Höhe Wittekindstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Schloßhofstraße, Blick von Siegfriedstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Schloßhofstraße von Siegfriedstraße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Schloßhofstraße, Blick von Turmstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Schloßhofstraße, Blick von Gustav-Adolf-Straße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Schloßhofstraße, Blick von Weststraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Melanchthonstraße und Siegfriedstraße nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Schloßhofstraße / Melanchthonstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Siegfriedstraße und Turmstraße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 48**

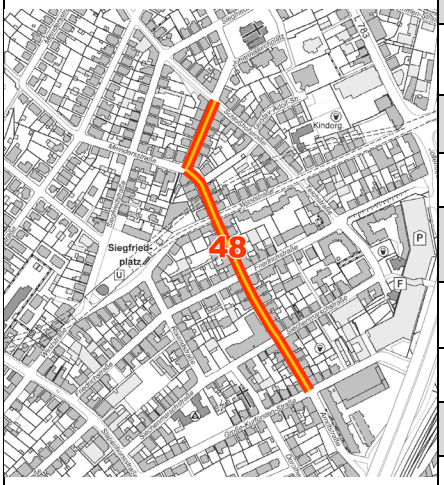
26.03.2021

Lärmbrennpunkt 48

**Turmstraße - Arndtstraße**

von Schloßhofstraße bis Große-Kurfürsten-Straße

**Turmstraße - Arndtstraße – Bestandsdaten**




| **Handlungsraum D** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hauptlärmquelle: Turmstraße - Arndtstraße | | | | |
| **von** | | **bis** | | |
| Schloßhofstraße | | Große-Kurfürsten-Straße | | |
| **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 1.797 - 7.179 | 1 | 30[2] / 50 |
| 454 | 446 | | | |
| **Immissionspegel[3]** | | | | |
| $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Turmstraße und Weststraße eine Zunahme der Pegelwerte um 1,8 dB(A) sowie zwischen Schloßhofstraße und Arndtstraße – Meinderstraße bzw. zwischen Weststraße und Große-Kurfürsten-Straße eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,6 bis 5,5 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen Schloßhofstraße und Turmstraße 8 (ca. 30 m) entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Parkstände an der südöstlichen Fahrbahnseite zwischen Schloßhofstraße und Meinderstraße, bewirtschaftet<br>Parkstände an der nordöstlichen Fahrbahn-seite zwischen Weststraße und Große-Kur-fürsten-Straße, bewirtschaftet | Akustisch relevante Fahrbahnschä-den zwischen Schloßhofstraße und Weststraße<br>Vereinzelt akustisch relevante Fahr-bahnschäden zwischen Weststraße und Große-Kurfürsten-Straße |
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Parkstände im östlichen Seitenraum zwischen Turmstraße und Weststraße | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Baumbestand |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Arndtstraße / Große-Kurfürsten-Straße ohne Nachtabschaltung<br>Abknickende Vorfahrtstraße am Knotenpunkt Turmstraße – Arndtstraße / Meinderstraße<br>Vorfahrt von rechts am Knotenpunkt Schloß-hofstraße / Turmstraße | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinien: 25, 26<br>Haltestelle: Friedrichstraße | Bushaltestelle Friedrichstraße beid-seitig ohne Haltestellenhäuschen<br>Busmarkierung auf der östlichen Fahrbahn |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 2- bis 4-geschossige Wohn- Büro- und Ge-schäftsgebäude, teilweise mit Erdgeschoss-nutzung, als Einzel oder Blockrandbebauung | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Arndtstraße / Weststraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Turmstraße, Blick von Schloßhofstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Arndtstraße, Blick von Meinderstraße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Arndtstraße, Blick von Weststraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Arndtstraße, Blick von Friedrichstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Arndtstraße, Blick von Siechenmarschstraße nach Norden




Quelle: LK Argus 2020

Arndtstraße, Blick von Große-Kurfürsten-Straße nach Norden




Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h zwischen Turmstraße 8 und Große-Kurfürsten-Straße nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
  Maßnahmenvorschlag wird derzeit für Weststraße bis Große-Kurfürsten-Straße geprüft.

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Arndtstraße / Große-Kurfürsten-Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Schloßhofstraße und Friedrichstraße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn zwischen Friedrichstraße und Große-Kurfürsten-Straße vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 70 / 60 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

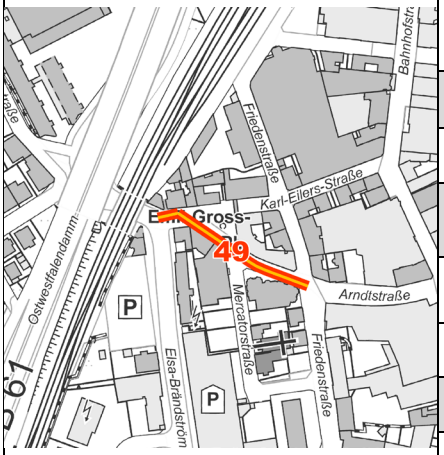
**HR-D LBP 49**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 49

## Arndtstraße

von Elsa-Brandström-Straße bis Friedenstraße

| **Arndtstraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Arndtstraße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Bahntrasse westlich der Arndtstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Elsa-Brandström-Straße | | Friedenstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 1.485 – 7.984 | 4 - 5 | 30[2] |
| | 30 | 32 | | | |
| | **Immissionspegel**[3] | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A) zwischen Elsa-Brandström-Straße und Karl-Eilers-Straße<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) zwischen Elsa-Brandström-Straße und Mercatorstraße | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag zwischen Elsa-Brandström-Straße und Karl-Eilers-Straße<br>1-streifig mit Asphaltbelag zwischen Karl-Eilers-Straße und Friedenstraße | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden zwischen Elsa-Brandström-Straße und Karl-Eilers-Straße |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 0,9 bis 3,2 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte. Das Durchfahrverbot des Kfz-Verkehr zwischen Mercatorstraße und Friedenstraße aufgrund einer Fahrradstraße wird hier berücksichtigt.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege<br>Radweg im südlichen Seitenraum zwischen Elsa-Brandström-Straße und Karl-Eilers-Straße sowie im nördlichen Seitenraum zwischen Karl-Eilers-Straße und Mercatorstraße<br>Vereinzelte Bäume | Keine Parkmöglichkeiten |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt zwischen Elsa-Brandström-Straße und Mercatorstraße in Tempo-30-Zone<br>Einbahnstraße zwischen Karl-Eilers-Straße und Mercatorstraße in Fahrtrichtung Südosten<br>Abgesperrte Fahrradstraße zwischen Mercatorstraße und Friedenstraße ohne Durchfahrtmöglichkeit für Kfz<br>Fußgänger-LSA auf der Elsa-Brandström-Straße auf Höhe Arndtstraße ohne LSA-Nachtabschaltung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 3- bis 4-geschossige Geschäfts- und Wohngebäude mit durchgängiger Erdgeschossnutzung als Blockrandbebauung<br>Begrünter Platz mit Bäumen am Emil-Groß-Platz | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Arndtstraße / Elsa-Brandström-Straße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Arndtstraße, Blick von der Karl-Eilers-Straße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Arndtstraße, Blick von Karl-Eilers-Straße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Arndtstraße, Blick von Friedenstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung an der F-LSA Elsa-Brandström-Straße auf Höhe Arndtstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Elsa-Brandström-Straße und Karl-Eilers-Straße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke über die Arndtstraße in ca. 20 m Entfernung prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Nach eingehender Variantenprüfung durch die DB Netz AG kann keine Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke geplant werden.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

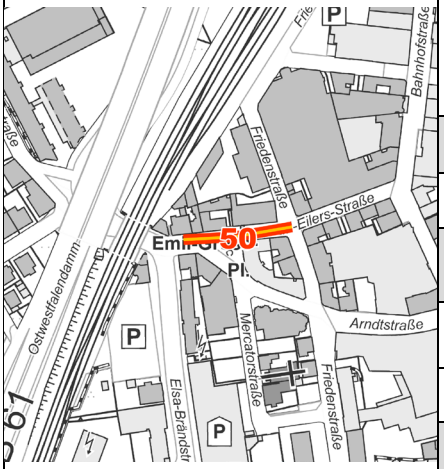
**HR-D LBP 50**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 50

**Karl-Eilers-Straße**

von Arndtstraße bis Friedenstraße

| **Karl-Eilers-Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Karl-Eilers-Straße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Bahntrasse westlich der Karl-Eilers-Straße - Arndtstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Arndtstraße | | Friedenstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 2.033 | 4 | 30[2] |
| | 17 | 17 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag zwischen Friedenstraße und Höhe Emil-Groß-Platz<br>1-streifig mit Asphaltbelag zwischen Emil-Groß-Platz und Arndtstraße | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitige Gehwege<br>Beidseitig Parkstände im Seitenraum zwischen Friedenstraße und Höhe Emil-Groß-Platz, bewirtschaftet<br>Vereinzelte Bäume | Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 0,2 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 4-geschossige Geschäfts- und Wohngebäude mit vereinzelter Erdgeschossnutzung am Emil-Groß-Platz als überwiegende Blockrandbebauung<br>Begrünter Platz mit Bäumen am Emil-Groß-Platz | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Der Knotenpunkt Karl-Eilers-Straße / Friedenstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Karl-Eilers-Straße, Blick von der Friedenstraße nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

Karl-Eilers-Straße, Blick von Hausnummer 18 nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

Karl-Eilers-Straße, Blick von Hausnummer 18 nach Westen




Quelle: LK Argus 2020

Karl-Eilers-Straße, Blick von der Arndtstraße nach Osten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke über die Arndtstraße in ca. 40 m Entfernung prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Nach eingehender Variantenprüfung durch die DB Netz AG kann keine Lärmschutzwand auf der Bahnbrücke geplant werden.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

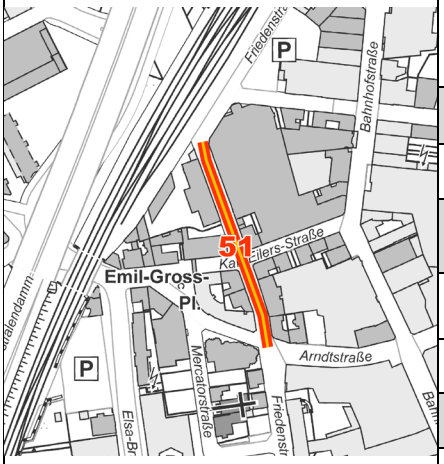
**HR-D LBP 51**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 51

**Friedenstraße (N)**

von Zimmerstraße 27 bis Arndtstraße

| **Friedenstraße (N) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Friedenstraße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Bahntrasse nordwestlich der Friedenstraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Zimmerstraße 27 | | Arndtstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 1.078 – 3.111 | 6 - 8 | 30 |
| | 54 | 58 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) zwischen Zimmerstraße 27 und Karl-Eilers-Straße<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag zwischen Karl-Eilers-Straße und Arndtstraße<br>Aufpflasterung des Knotenpunkts Friedenstraße / Karl-Eilers-Straße<br>1-streifig mit Asphaltbelag zwischen Zimmerstraße 27 und Karl-Eilers-Straße<br>Parkstände auf östlicher Fahrbahnseite zwischen Karl-Eilers-Straße und Arndtstraße | Akustisch relevante Fahrbahnschäden |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken zwischen Zimmerstraße 27 und Karl-Eilers-Straße eine Zunahme der Pegelwerte um 2,1 dB(A) bzw. zwischen Karl-Eilers-Straße und Arndtstraße eine Reduzierung der Pegelwerte um 3,0 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitige Gehwege zwischen Friedenstraße 20 und Arndtstraße<br>Einseitiger Gehweg im südöstlichen Seitenraum zwischen Zimmerstraße 27 und Friedenstraße 20<br>Beidseitig Parkstände im Seitenraum zwischen Zimmerstraße 27 und Friedenstraße 20, zwischen Friedenstraße 20 und Karl-Eilers-Straße Parkstände im östlichen Seitenraum<br>Vereinzelte Bäume zwischen Zimmerstraße 27 und Karl-Eilers-Straße | Keine Radverkehrsanlagen zwischen Karl-Eilers-Straße und Arndtstraße, Mischverkehr auf der Fahrbahn |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt zwischen Karl-Eilers-Straße und Arndstraße in Tempo-30-Zone<br>Fahrradstraße zwischen Zimmerstraße 27 und Karl-Eilers-Straße in beide Fahrtrichtungen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h<br>Einbahnstraße zwischen Zimmerstraße 27 und Karl-Eilers-Straße in Fahrtrichtung Süden mit Haltverbot-Zonenbeschilderung | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 3- bis 4-geschossige Geschäfts- und Wohngebäude mit vereinzelter Erdgeschossnutzung oder Parkhausnutzung als Blockrandbebauung | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg zwischen Karl-Eilers-Straße und Arndstraße | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Friedenstraße / Karl-Eilers-Straße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Friedenstraße, Blick von der Arndtstraße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Friedenstraße, Blick von Höhe Karl-Eilers-Straße nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

Friedenstraße, Blick von Hausnummer 20 nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Friedenstraße, Blick von Hausnummer 20 nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Prüfung eines Austauschs des Pflasterbelags am Knotenpunkt Friedenstraße / Karl-Eilers-Straße im Rahmen einer Fahrbahnsanierung, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

- Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse nordwestlich der Friedenstraße in ca. 10 m Entfernung prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Nach eingehender Variantenprüfung durch die DB Netz AG kann keine Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse geplant werden.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

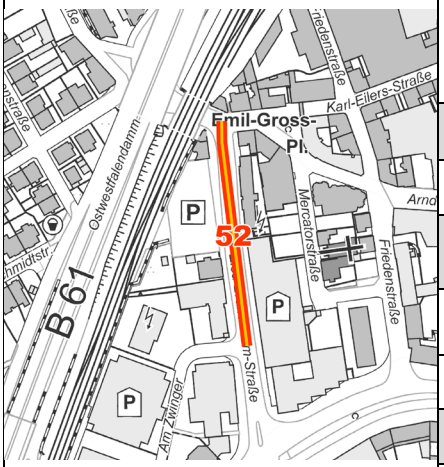
**HR-D LBP 52**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 52

**Elsa-Brandström-Straße**

von Arndtstraße bis Am Zwinger

| **Elsa-Brandström-Straße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle:<br>Elsa-Brandström-Straße<br>Weitere Lärmquelle:<br>Bahntrasse westlich der Elsa-Brandström-Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Arndtstraße | | Am Zwinger | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 8.029 | 4 | 50 |
| | 40 | 41 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 4-streifig mit Asphaltbelag | Akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitig getrennte Geh- und Radwege<br>Baumbestand an der östlichen Straßenseite, nur vereinzelte Bäume an der westlichen Straßenseite | Keine Parkmöglichkeiten im Straßenraum, aber großer angrenzender Parkplatz sowie Parkhaus |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Fußgänger-LSA auf Höhe Arndtstraße ohne LSA-Nachtabschaltung<br>Haltverbot beidseitig | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinien: 25, 26<br>Bushaltestelle: Elsa-Brandström-Straße (beidseitig) | Bushaltestelle Elsa-Brandström-Straße beidseitig ohne Haltestellenhäuschen |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 0,4 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | 4- bis 5-geschossige Gewerbe- und Wohngebäude ohne Erdgeschossnutzung als Blockrandbebauung<br>Großer Parkplatz an der westlichen Straßenseite, großes Parkhaus an der östlichen Straßenseite | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Elsa-Brandström-Straße / Arndtstraße und Elsa-Brandström-Straße / Am Zwinger sind Unfallschwerpunkte | |

Elsa-Brandström-Straße, Blick von der Arndtstraße nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Elsa-Brandström-Straße, Blick von der Hausnummer 12 nach Süden



Quelle: LK Argus 2020

Elsa-Brandström-Straße, Blick von Am Zwinger nach Norden



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung an der F-LSA auf Höhe Arndtstraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Umgestaltung des Straßenraums durch Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen im Querschnitt, Verschiebung der Straßenachse in die Fahrbahnmitte durch Radfahrstreifen, Gehwegverbreiterung durch wegfallende Radwege
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A) durch Abstandsvergrößerung Fahrbahn - Bebauung in Verbindung mit zusätzl. Geschwindigkeitsreduzierung möglich*

- Prüfung von beidseitigen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, hiermit entfällt der im Seitenraum geführte Radweg
  *Lärmminderung 1 - 2 dB(A)*

- Aufstellung von Haltestellenhäuschen an den beiden Haltestellen Elsa-Brandström-Straße nach Wegfall des Radwegs im Seitenraum
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahmen

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 - 5 dB(A)*

- Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse nordwestlich der Elsa-Brandström-Straße in ca. 20 m Entfernung prüfen
  *Lärmminderung hoch*
  Maßnahmenvorschlag wurde bereits geprüft. Nach eingehender Variantenprüfung durch die DB Netz AG kann keine Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse geplant werden.

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

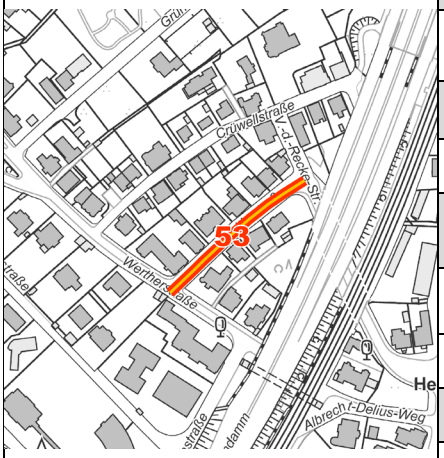
**HR-D LBP 53**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 53

**Moltkestraße**

von Wertherstraße bis Von-der-Recke-Straße

| **Moltkestraße – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Moltkestraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Wertherstraße | | Von-der-Recke-Straße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 8.673 | 0 | 50 |
| | 15 | 12 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag | Keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitig Gehwege<br>Parkstände halb auf Fahrbahn halb auf Gehweg an der östlichen Fahrbahnseite, bewirtschaftet | Östlicher Gehweg durch Parkstände sehr schmal<br>Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Baumbestand |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Verbot für Fahrzeuge über 3,3 m<br>Haltverbot an der westlichen Fahrbahnseite | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden<br>Bei der Ortsbegehung war das Abbiegen in die Von-der-Recke-Straße in Richtung Ostwestfalendamm (B 61) durch eine Baustelle gesperrt |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,3 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| ÖPNV | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | 2- bis 3-geschossige Ein- und Mehrfamilienhäuser sowie Bürogebäude ohne Erdgeschossnutzung als Einzelbebauung | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Moltkestraße, Blick von Wertherstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Moltkestraße, Blick von der Hausnummer 2 nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Moltkestraße, Blick von der Hausnummer 4 nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Stapenhorst-straße (L 785) um den Ostwestfalendamm (B 61) zu queren
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

**HR-D LBP 55**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 55

**Stapenhorststraße (N)**

von Humboldtstraße bis Bismarckstraße

| **Stapenhorststraße (N) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle: Stapenhorststraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Humboldtstraße | | Bismarckstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV**[1] **[Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | **$V_{zul}$ [km/h]** |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 16.042 – 16.988 | 3 - 4 | 30 |
| | 238 | 171 | | | |
| | **Immissionspegel**[2] | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 2,9 bis 4,0 dB(A).

2 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| Lärmminderungs-potenziale | | Bestandsbeschreibung | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| Straßen-infra-struktur | Fahrbahn | 2-streifige Asphaltfahrbahn<br>Aufweitung an den Einmündungen Stapen-horststraße / Humboldtstraße sowie Stapen-horststraße / Ellerstraße für Linksabbiegefahr-streifen in die Humboldtstraße bzw. Ellerstraße<br>Aufweitung an den Knotenpunkten Stapen-horststraße / Weststraße und Staßenhorst-straße / Große-Kurfürsten-Straße für Linksab-biegerfahrstreifen jeweils am nordwestlichen Knotenpunktarm<br>Aufweitung der Straße zwischen Weststraße und Friedrichstraße für begrünte Mittelinsel ohne Querungshilfe<br>Aufweitung der Straße zwischen Große-Kur-fürsten-Straße und Bismarckstraße für be-grünte Mittelinsel mit Querungshilfe und Links-abbiegefahrstreifen zum Parkplatz der Häuser 34a-34c<br>Beidseitig Radfahrstreifen | Vereinzelt akustisch relevante Fahr-bahnschäden zwischen Humboldt-straße und Weststraße sowie zwi-schen Ellerstraße und Siechen-marschstraße<br>Radfahrstreifen sehr schmal<br>Unterbrechung der Radfahrstreifen im Bereich der Haltestellen |
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Parkstände im südwestlichen Seitenraum zwi-schen Friedrichstraße und Ellerstraße sowie im nordöstlichen Seitenraum zwischen Eller-straße und Siechenmarschstraße, jeweils be-wirtschaftet<br>Vereinzelter Baumbestand auf nordöstlicher Straßenseite zwischen Weststraße und Bis-marckstraße<br>Einzelner Baum auf südwestlicher Straßen-seite auf Höhe Ellerstraße | Keine Parkmöglichkeiten zwischen Humboldtstraße und Friedrichstraße sowie zwischen Siechenmarsch-straße und Bismarckstraße |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA an den Knotenpunkten Stapenhorst-straße / Große-Kurfürsten-Straße und Stapen-horststraße / Weststraße jeweils ohne Nach-tabschaltung | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinien: 21, 61, 62, 157, 158, N1 (Nachtbus)<br>Haltestelle: Weststraße | Bushaltestelle Weststraße beidseitig ohne Haltestellenhäuschen<br>Busmarkierung auf der Fahrbahn |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 2- bis 4-geschossige Wohn-, Büro- und Ge-schäftsgebäude mit häufiger Erdgeschossnut-zung zumeist in Blockrandbebauung | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteili-gung | | Die Beitrags-Nr.52 der Öffentlichkeitsbeteili-gung bezieht sich auf den Abschnitt | |
| Bemerkungen | | Der Knotenpunkt Stapenhorststraße / Bis-marckstraße ist ein Unfallschwerpunkt | |

Stapenhorststraße, Blick von Weststraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Stapenhorststraße, Blick von Friedrichstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Stapenhorststraße, Blick von Siechenmarschstraße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Stapenhorststraße, Blick von Große-Kurfürsten-Straße nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Stapenhorststraße, Blick von Große-Kurfürsten-Straße nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahme

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung an den Knotenpunkten Stapenhorststraße / Weststraße und Stapenhorststraße / Große-Kurfürsten-Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Mittelfristige Maßnahme

- Aufstellung von beidseitigen Haltestellenhäuschen an der Haltestelle Weststraße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Prüfung einer Sanierung der Fahrbahn zwischen Humboldtstraße und Weststraße sowie zwischen Ellerstraße und Siechenmarschstraße, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

# Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

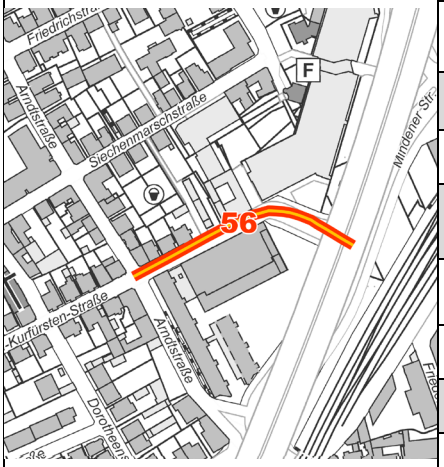
**HR-D LBP 56**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 56

**Große-Kurfürsten-Straße (O)**

von Arndtstraße bis Ostwestfalendamm

| **Große-Kurfürsten-Straße (O) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Große-Kurfürsten-Straße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Arndtstraße | | Ostwestfalendamm | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 2.230 | 0 | 50[2] |
| | 63 | 62 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Aufweitung der Straße am Knotenpunkt Ostwestfalendamm / Große-Kurfürsten-Straße auf vier Fahrstreifen mit Mittelinsel<br>Parkstände auf der nördlichen Fahrbahnseite zwischen Ostwestfalendamm und Höhe Hausnummer 79 | Akustisch relevante Fahrbahnschäden |

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Reduzierung der Pegelwerte um 1,3 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h entspricht. Die Lärmerhöhung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt für diesen Bereich rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Getrennter Geh- und Radweg zwischen Ostwestfalendamm und Höhe Hausnummer 79<br>Parkstände im südlichen Seitenraum zwischen Hausnummer 79 und Arndtstraße, bewirtschaftet, gegenüber Haltverbot | Keine Radverkehrsanlagen zwischen Hausnummer 79 und Arndtstraße, hier Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Baumbestand |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA an den Knotenpunkten Arndtstraße / Große-Kurfürsten-Straße und Ostwestfalendamm / Große-Kurfürsten-Straße ohne Nachtabschaltungen | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | 4-geschossige Wohn- und Bürogebäude zwischen Arndtstraße und Höhe Ostwestfalendamm<br>4-geschossiges Parkhaus „Hauptbahnhof“ auf der nördlichen Seite auf Höhe Ostwestfalendamm | |
| Schulwege | | Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | | In der Straße befindet sich kein Unfallschwerpunkt |

Große-Kurfürsten-Straße, Blick von Arndtstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Große-Kurfürsten-Straße, Blick von Ostwestfalendamm nach Westen



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Kurzfristige Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
  *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

- Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knotenpunkt Arndtstraße / Große-Kurfürsten-Straße
  *Lärmminderung < 1 dB(A)*

### Langfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

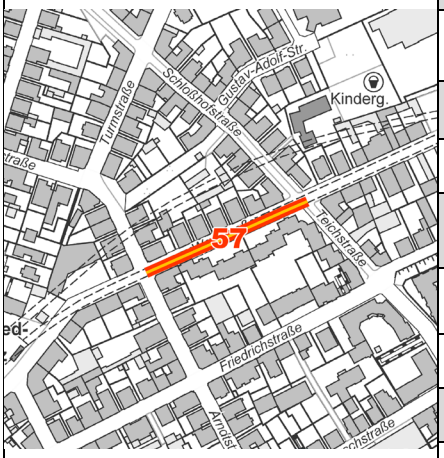
**HR-D LBP 57**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 57

**Weststraße (N)**

von Arndtstraße bis Schloßhofstraße - Teichstraße

| **Weststraße (N) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D** | | | | |
| | Hauptlärmquelle:<br>Weststraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Arndtstraße | | Schloßhofstraße - Teichstraße | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | **$L_{den}$ ≥ 65 dB(A)** | **$L_{night}$ ≥ 55 dB(A)** | 5.737 | 3 | 30 |
| | 33 | 30 | | | |
| | **Immissionspegel[2]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ durchgängig ≥ 70 / 60 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag | Akustisch relevante Fahrbahnschäden |
| | Nebenanlagen | Beidseitig Gehwege<br>Beidseitig Parkstände halb auf Fahrbahn halb auf Gehweg, bewirtschaftet | Gehweg sehr schmal<br>Keine Radverkehrsanlagen, Mischverkehr auf der Fahrbahn<br>Kein Baumbestand |
| Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen | | Straße liegt in Tempo-30-Zone<br>Halt. Vorfahrt gewähren am Knotenpunkt Weststraße / Arndtstraße mit Gehwegüberfahrt | Straße in der Baulast der Stadt Bielefeld<br>Keine LSA vorhanden |
| ÖPNV | | | Es verkehrt kein ÖPNV in der Straße |

[1] Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 4,0 dB(A).

[2] Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | |
|---|---|---|
| Bebauung und Gebäudenutzung | 3- bis 4-geschossige Wohngebäude mit vereinzelter Erdgeschossnutzung auf Höhe Arndtstraße als Einzelbebauung auf der nördlichen Seite bzw. als Blockrandbebauung auf der südlichen Seite | |
| Schulwege | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | Die Knotenpunkte Weststraße / Arndtstraße und Weststraße / Schloßhofstraße - Teichstraße sind Unfallschwerpunkte | |

Weststraße, Blick von Arndtstraße nach Nordosten



Quelle: LK Argus 2020

Weststraße, Blick von Höhe Teichstraße nach Südwesten



Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Mittelfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

## Handlungsraum D

**Lärmaktionsplan Bielefeld**

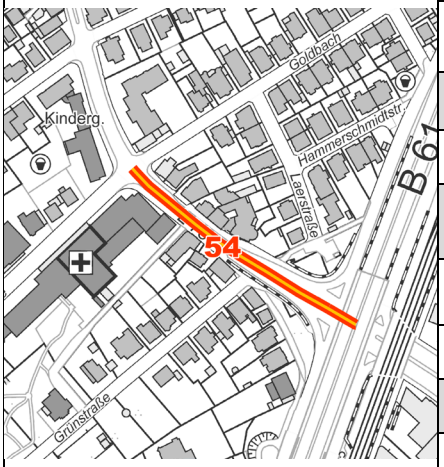
**HR-D LBP 54**

26.03.2021

Lärmbrennpunkt 54

**Stapenhorststraße (S)**

von Kiskerstraße - Goldbach bis Ostwestfalendamm

| **Stapenhorststraße (S) – Bestandsdaten** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | **Handlungsraum D**<br>Hauptlärmquelle: Stapenhorststraße | | | | |
| | **von** | | **bis** | | |
| | Kiskerstraße - Goldbach | | Ostwestfalendamm | | |
| | **belastete Einwohner** | | **DTV[1] [Kfz/24h]** | **Lkw-Anteil [%]** | $V_{zul}$ [km/h] |
| | $L_{den}$ ≥ 65 dB(A) | $L_{night}$ ≥ 55 dB(A) | 23.060 | 4 | 30[2] |
| | 28 | 0 | | | |
| | **Immissionspegel[3]** | | | | |
| | $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 70 / 60 dB(A)<br>$L_{DEN}$ / $L_{Night}$ punktuell ≥ 65 / 55 dB(A) | | | | |

| **Lärmminderungspotenziale** | | **Bestandsbeschreibung** | **Anmerkungen** |
|---|---|---|---|
| Straßeninfrastruktur | Fahrbahn | 2-streifig mit Asphaltbelag<br>Aufweitung am Knotenpunkt Stapenhorststraße / Ostwestfalendamm auf 5 Fahrstreifen sowie am Knotenpunkt Stapenhorststraße / Kiskerstraße – Goldbach auf 3 Fahrstreifen<br>Radfahrstreifen auf nordöstlicher Fahrbahnseite zwischen Höhe Hausnummer 10 und Kiskerstraße - Goldbach | Vereinzelt akustisch relevante Fahrbahnschäden auf Höhe Ostwestfalendamm<br>Radfahrstreifen sehr schmal |

---

1 Die Angaben zum DTV sind aktuelle Verkehrsdaten aus dem Bezugsjahr 2019 und unterscheiden sich von den Eingangsdaten der Lärmkartierung. Die abweichenden DTV-Werte bewirken eine Zunahme der Pegelwerte um 3,5 dB(A).

2 Die vorliegende Lärmkartierung legt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde, die nicht der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht. Die Lärmminderungswirkung, die aus dieser Abweichung hervorgeht, beträgt rechnerisch 2,7 dB(A).

3 Die angegebenen Lärmpegel wurden der vorliegenden Lärmkartierung entnommen. Für die neuen DTV-Werte und für den Fall, dass vorhandene lärmmindernde Maßnahmen noch nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden, erfolgte eine Anpassung der Pegelwerte.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Neben-anlagen | Beidseitig Gehwege<br>Radweg beidseitig im Seitenraum, im nordöstlichen Seitenraum jedoch nur zwischen Ostwestfalendamm und Höhe Hausnummer 10<br>Parkstände im nordöstlichen Seitenraum, bewirtschaftet<br>Beidseitiger Baumbestand zwischen Höhe Hausnummer 10 und Ostwestfalendamm | |
| Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen | | LSA am Knotenpunkt Stapenhorststraße / Ostwestfalendamm ohne Nachtabschaltung<br>Fußgänger-LSA auf Höhe Kiskerstraße – Goldbach mit Nachtabschaltung | Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld |
| ÖPNV | | Buslinien: 21, 61, 62, 157, 158, N1 (Nachtbus) | Auf dem Straßenabschnitt befinden sich keine ÖPNV-Haltestellen |
| Bebauung und Gebäudenutzung | | Beidseitig 2- bis 4-geschossige Wohn- und Geschäftsgebäude mit vereinzelter Erdgeschossnutzung als Einzelbebauung<br>6-geschossiges Krankenhaus an südwestlicher Straßenseite auf Höhe Kiskerstraße | |
| Schulwege | | Empfohlener Gehweg | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Keine Beiträge | |
| Bemerkungen | | Die Knotenpunkte Stapenhorststraße / Kiskerstraße – Goldbach und Stapenhorststraße / Ostwestfalendamm sind Unfallschwerpunkte<br>Erweiterung Linksabbiegerfahrstreifen zum Ostwestfalendamm nach Luftreinhalteplan vorgesehen. | |

Stapenhorststraße, Blick von der Hausnummer 11 nach Südosten



Quelle: LK Argus 2020

Stapenhorststraße, Blick von der Hausnummer 11 nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Stapenhorststraße, Blick von der Hausnummer 14 nach Nordwesten



Quelle: LK Argus 2020

Stapenhorststraße, Blick von Kiskerstraße nach Südosten




Quelle: LK Argus 2020

## Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

### Langfristige Maßnahme

- Sanierung der Fahrbahn vorgesehen, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt
  *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

### Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit $L_{DEN}$ / $L_{Night}$ > 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich, zudem ist eine Förderung von Schallschutzfenstern durch die DB geplant.