Anlage 1: Betroffenheitsstatistik für verschiedene Lärmquellen (2022)

Tabellarische Abgaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhäuser sowie belästigender und gesundheitlicher Auswirkungen

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Hauptstraßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

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

L_{den}/dB(A):	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70 .. 74	ab 75
N	45.190	19.750	12.930	6.430	370

L_{night}/dB(A):	ab 50 .. 54	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70
N	30.920	15.800	8.230	840	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe/km²	96,5	27,3	5,6

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
N Wohnungen	40.320	9.400	180
N Schulgebäude	184	20	0
N Krankenhausgebäude	10	4	0

Belästigende und gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG, zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2020/367 (ABl. L 67 vom 05.03.2020, Seite 132)

Tabellarische Angabe der geschätzten Fallzahlen der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen nach § 4 (4) Nr. 9 der 34. BImSchV

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle ischämischer Herzkrankheiten

rd. 27

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle starker Belästigung

rd. 14.271

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle starker Schlafstörung

rd. 3.597

Anlage 1: Betroffenheitsstatistik für verschiedene Lärmquellen (2022)

Lärmeinwirkung durch den gesamten lärmrelevanten Straßenverkehr

Einwirkung des gesamten lärmrelevanten **Straßenverkehrslärms**:

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

L_{den}/dB(A):	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70 .. 74	ab 75
N	74.680	55.660	33.210	12.230	440

L_{night}/dB(A):	ab 50 .. 54	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70
N	65.460	38.390	15.320	1.110	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe/km²	137,1	39,2	6,3

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
N Wohnungen	83.910	21.850	210
N Schulgebäude	368	41	1
N Krankenhausgebäude	40	7	0

Belästigende und gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG, zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2020/367 (ABl. L 67 vom 05.03.2020, Seite 132)

Tabellarische Angabe der geschätzten Fallzahl zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen nach § 4 (4) Nr. 9 der 34. BImSchV

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle ischämischer Herzkrankheiten

rd. 61

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle starker Belästigung

rd. 30.780

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle starker Schlafstörung

rd. 7.668

Anlage 1: Betroffenheitsstatistik für verschiedene Lärmquellen (2022)

Lärmeinwirkung durch den gesamten lärmrelevanten Stadtbahnverkehr

Einwirkung von sonstigem **Schienenverkehrslärm**, der von lärmrelevanten Schienenstrecken, wie Straßenbahnen, ausgeht:

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

L_{den}/dB(A):	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70 .. 74	ab 75
N	5.030	4.030	3.010	2.350	10

L_{night}/dB(A):	ab 50 .. 54	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70
N	4.630	3.380	2.770	880	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe/km²	3,1	0,79	0,04

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
N Wohnungen	6.870	2.550	0
N Schulgebäude	31	2	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Belästigende und gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG, zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2020/367 (ABl. L 67 vom 05.03.2020, Seite 132)

Tabellarische Angabe der geschätzten Anzahl zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen nach § 4 (4) Nr. 9 der 34. BImSchV

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle starker Belästigung

rd. 3.249

Geschätzte Gesamtzahl N der Fälle starker Schlafstörung

rd. 1.617

Anlage 1: Betroffenheitsstatistik für verschiedene Lärmquellen (2022)

Lärmeinwirkung durch Gewerbe und Industrie sog. IED-Anlagen

Einwirkungen von Lärm, der von **IED-Anlagen** ausgeht:

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

L_{den}/dB(A):	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70 .. 74	ab 75
N	130	30	0	0	0

L_{night}/dB(A):	ab 50 .. 54	ab 55 .. 59	ab 60 .. 64	ab 65 .. 69	ab 70
N	10	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe/km2	0,52	0,2	0

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
N Wohnungen	80	0	0
N Schulgebäude	3	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Belästigende und gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm nach Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG, zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2020/367 (ABl. L 67 vom 05.03.2020, Seite 132)

<u>Keine tabellarische Angabe</u> der geschätzten Fallzahl zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen nach § 4 (4) Nr. 9 der 34. BImSchV gefordert und möglich, da hierzu bisher unzureichende wissenschaftliche Erkenntnislage

Anlage 1: Betroffenheitsstatistik für verschiedene Lärmquellen (2022)

Lärmbetroffenheitsstatistik Eisenbahn-Bundesamt 2022

Lärmeinwirkung durch Bundesschienenwege

Einwirkung von **Schienenverkehrslärm**, der von Eisenbahnstrecken des Bundes ausgeht:

Ballungsraumstatistik (ULR)

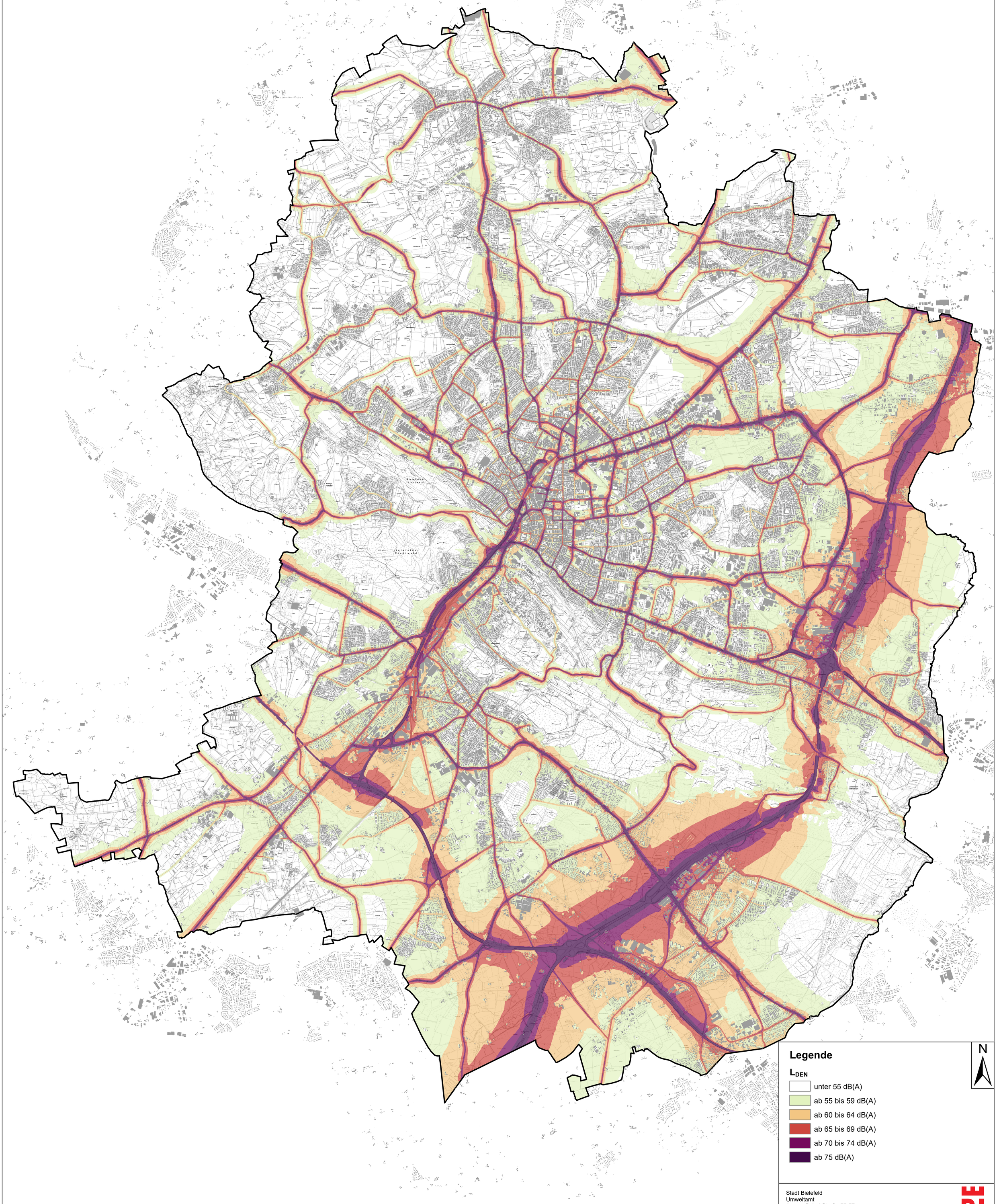
Ballungsraumstatistik (ULR)

Ballungsraum:	**Bielefeld**
Kennung des Ballungsraums:	AG_DE_NW_8
Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB)	
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})	
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	3.910
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	1.760
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	980
ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)	160
ab 75 dB(A)	< 10
Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{DEN}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	6.880
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	2.970
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	1.530
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	570
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	70
ab 70 dB(A)	0
Anmerkung:Bei den Pegelangaben zu (L_{Night}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	
Fälle starker Belästigung L_{DEN}	1.231
Fälle starker Schlafstörung L_{Night}	561
Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{DEN}	
Belastete Flächen in km²	
über 55 dB(A)	11,76
über 65 dB(A)	2,37
über 75 dB(A)	0,49
Belastete Wohnungen	
über 55 dB(A)	3.250
über 65 dB(A)	550
über 75 dB(A)	< 10
Belastete Schulen	
über 55 dB(A)	5
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0
Belastete Krankenhäuser	
über 55 dB(A)	3
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.
Lärm an Schienenwegen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Grundlagen/grundlagen_node.html)

Quelle: Eisenbahnbundesamt (EBA), aus strategischer Lärmkartierung der Bundesschienenwege 2022, Stellungnahme des EBA zum vierten Bielefelder Lärmaktionsplan, 2023

Anlage 2: Strategische Lärmkartierung Gesamtstraßenverkehr LDEN (Gesamttag 2022)



Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:

Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU -Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

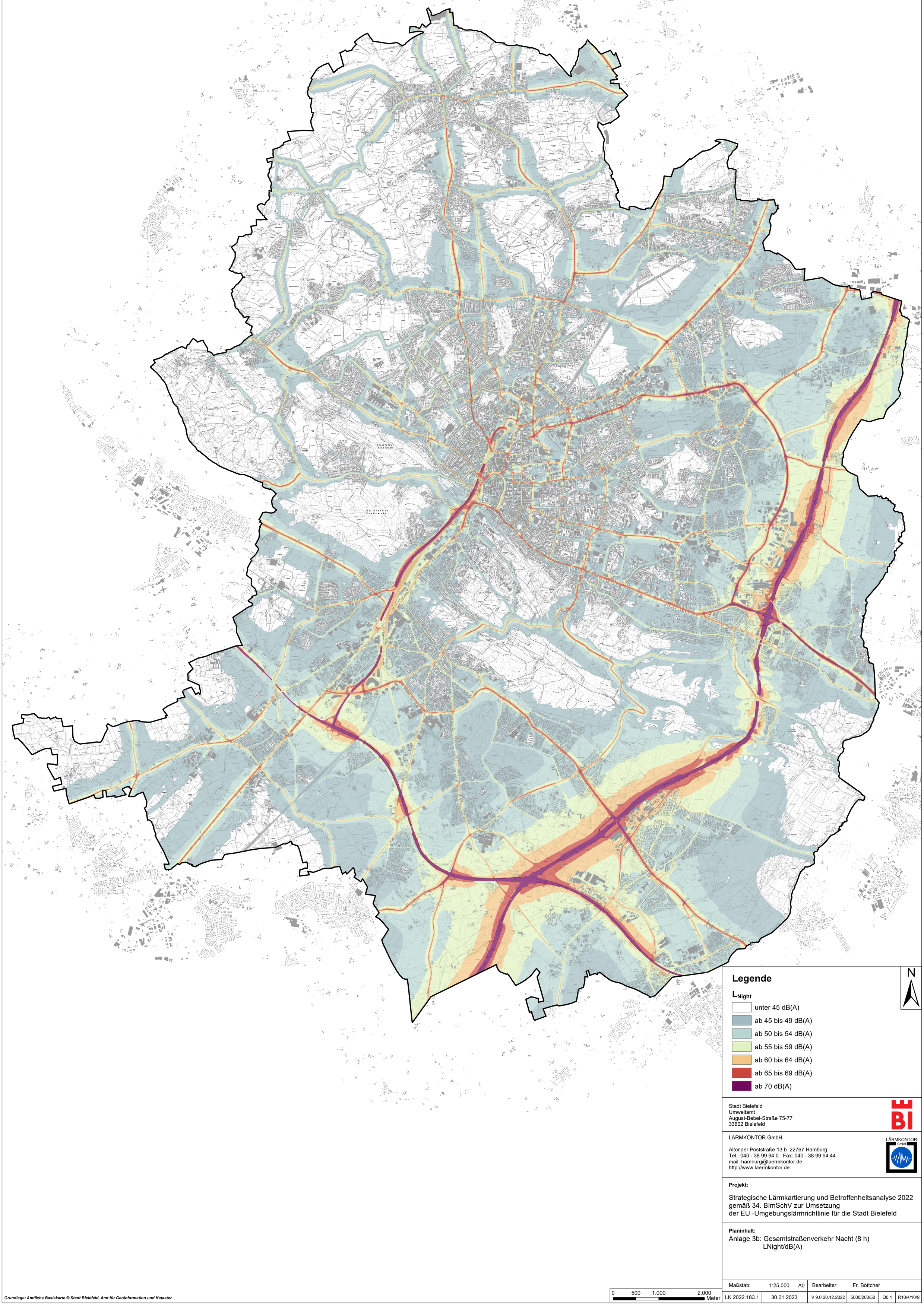
Planinhalt:

Anlage 3a: Gesamtstraßenverkehr Gesamttag (24 h)
LDEN/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Anlage 3: Strategische Lärmkartierung Gesamtstraßenverkehr LNight (Nacht 2022)



Legende

L_{Night}

- unter 45 dB(A)
- ab 45 bis 49 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

N

0 500 1.000 2.000 Meter

Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:

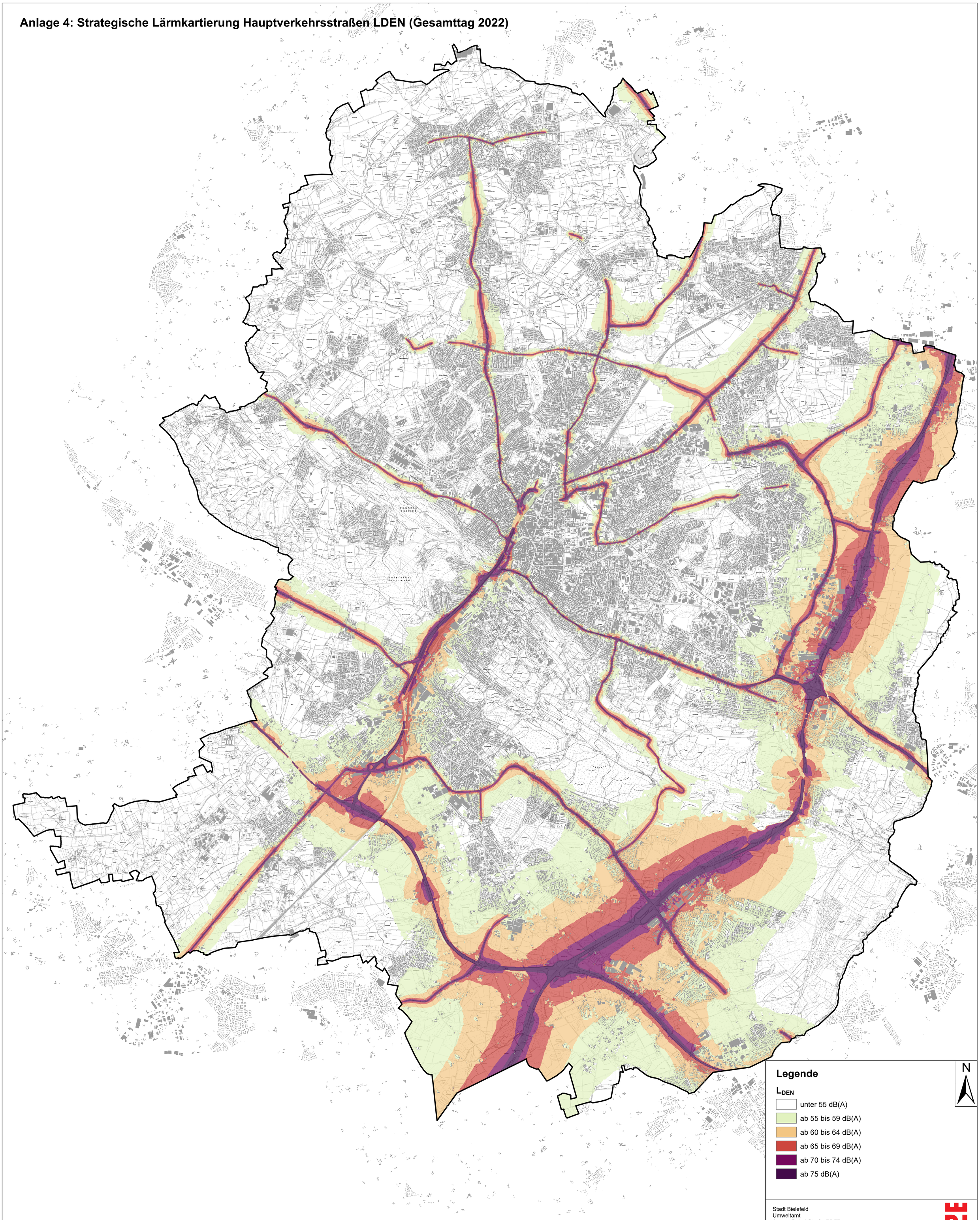
Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU -Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

Planinhalt:

Anlage 3b: Gesamtstraßenverkehr Nacht (8 h)
LNight/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

Anlage 4: Strategische Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen LDEN (Gesamttag 2022)



Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:

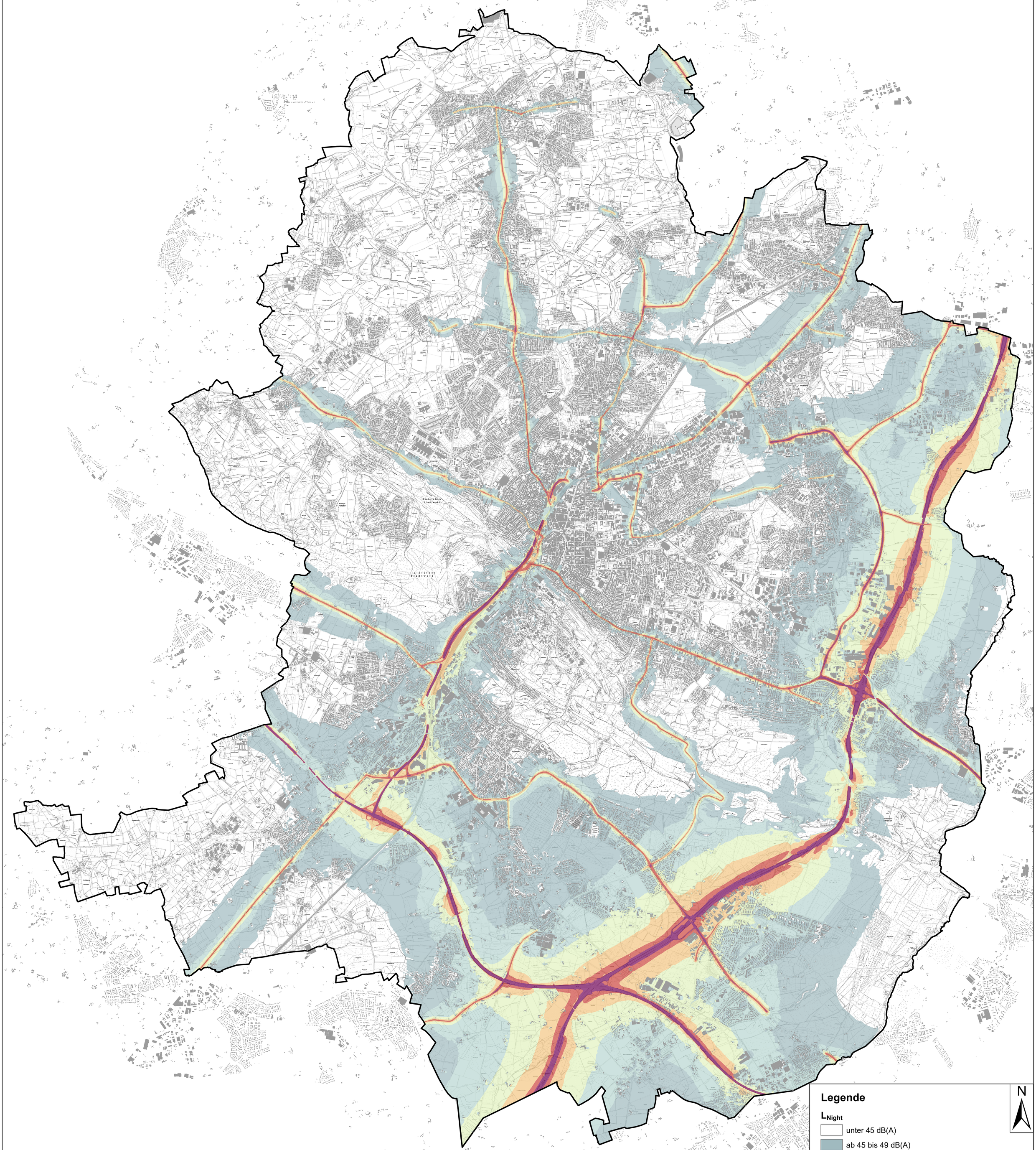
Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU -Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

Planinhalt:

Anlage 2a: Hauptstraßenverkehr Gesamttag (24 h)
LDEN/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

Anlage 5: Strategische Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen LNight (Nacht 2022)



Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

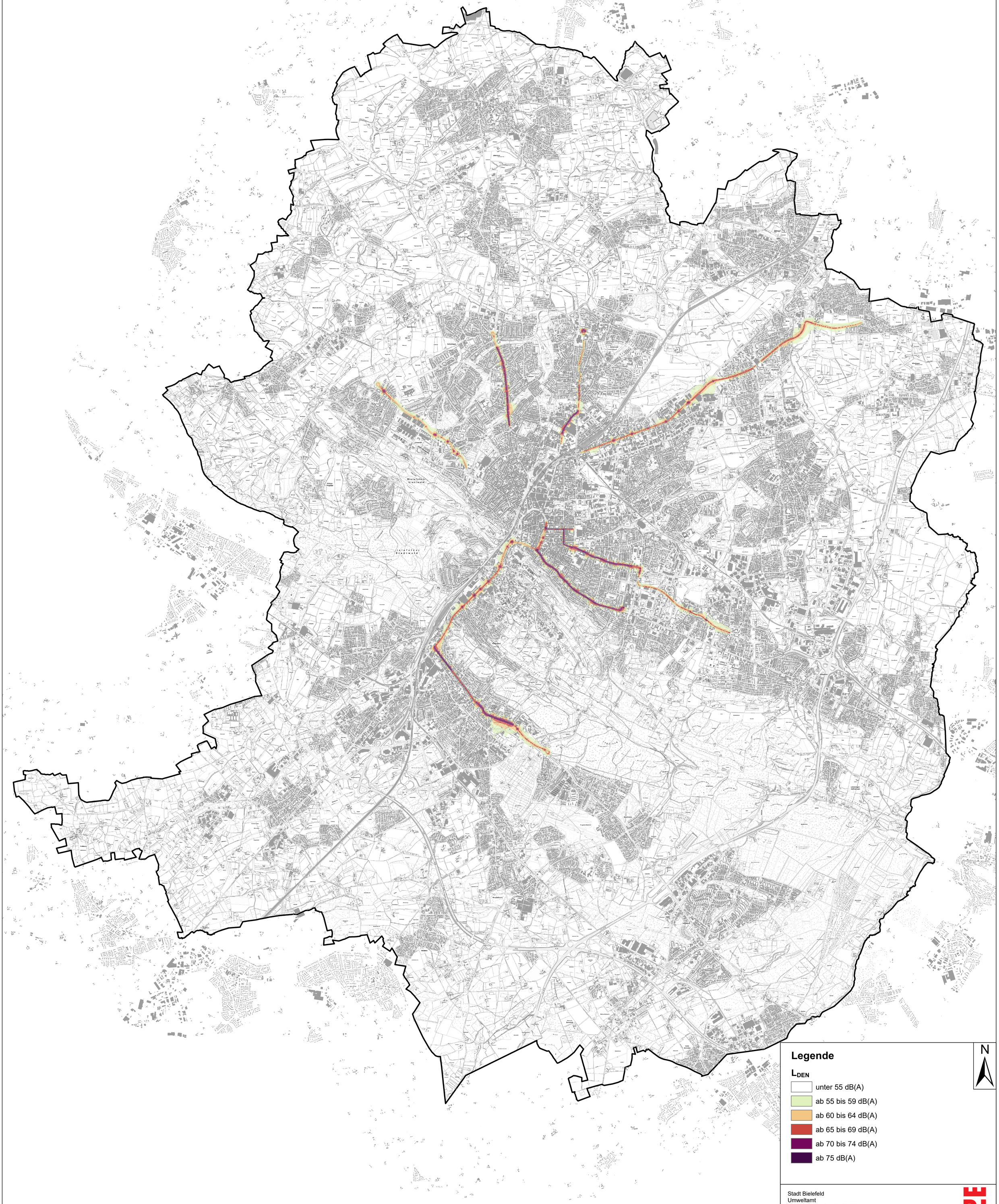
Projekt:
Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU -Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

Planinhalt:
Anlage 2b: Hauptstraßenverkehr Nacht (8 h)
LNight/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Anlage 6: Strategische Lärmkartierung Sonstiger Schienenverkehr LDEN (Stadtbahn Gesamttag 2022)



Legende

L_{DEN}

- unter 55 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

N

0 500 1.000 2.000 Meter

Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:

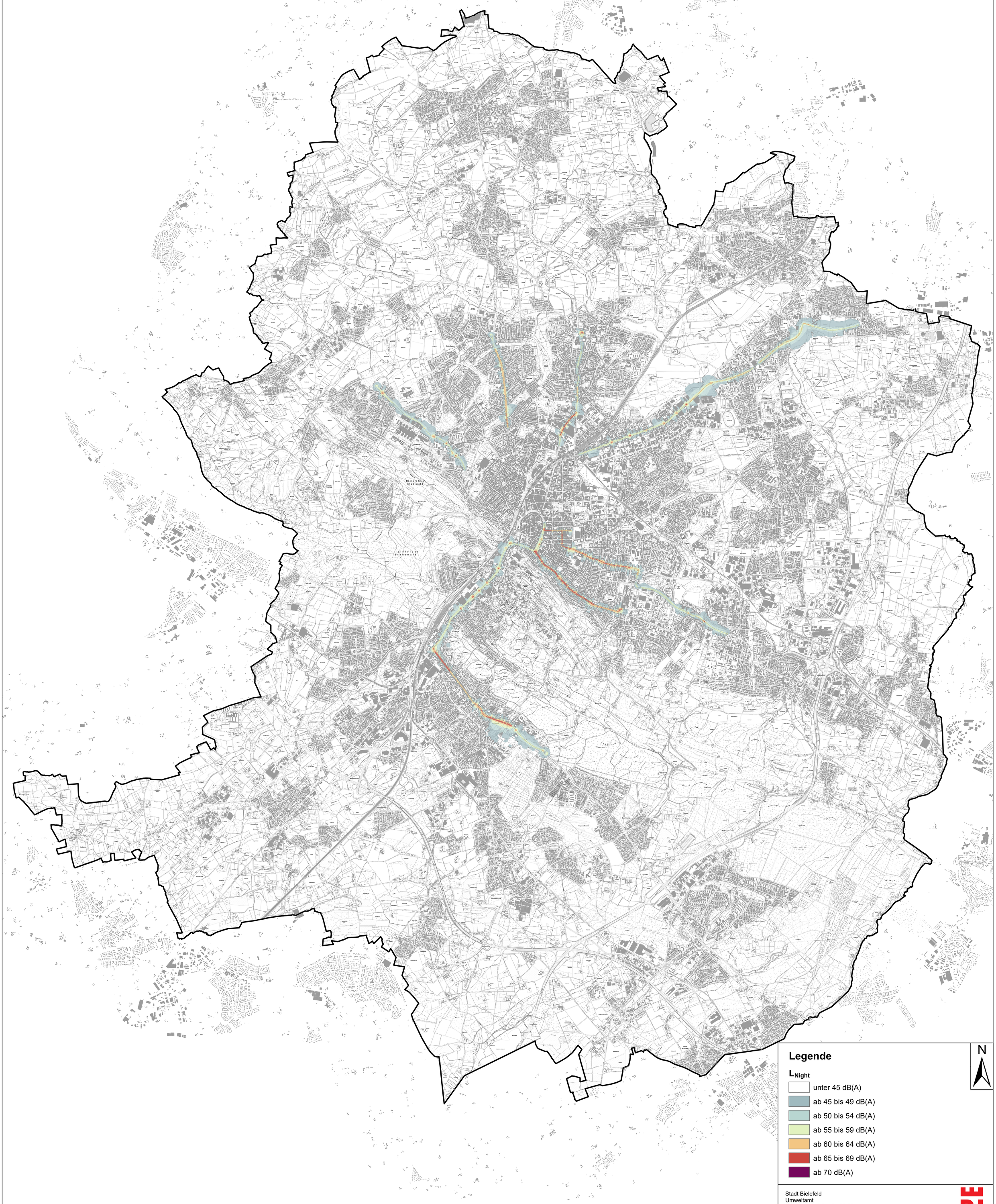
Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

Planinhalt:

Anlage 4a: Stadtbahnverkehr Gesamttag (24 h)
(sonstige Schienenwege)
LDEN/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

Anlage 7: Strategische Lärmkartierung Sonstiger Schienenverkehr LNight (Stadtbahn Nacht 2022)



Legende

L_{Night}

- unter 45 dB(A)
- ab 45 bis 49 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

N

0 500 1.000 2.000 Meter

Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:

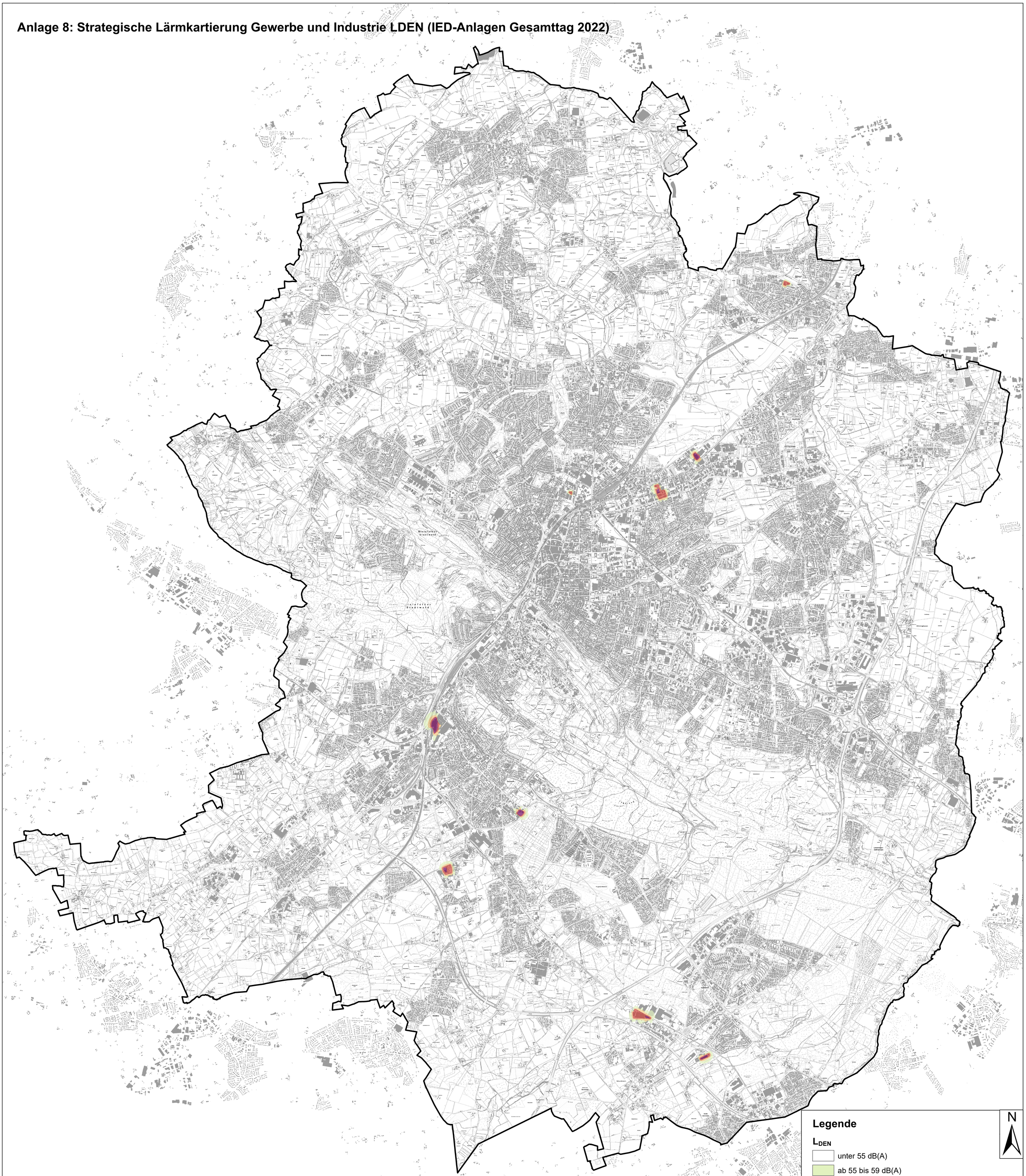
Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

Planinhalt:

Anlage 4b: Stadtbahnverkehr Nacht (8 h)
(sonstige Schienenwege)
LNight/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

Anlage 8: Strategische Lärmkartierung Gewerbe und Industrie LDEN (IED-Anlagen Gesamttag 2022)



Legende

L_{DEN}

- unter 55 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

N

0 500 1.000 2.000 Meter

Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:

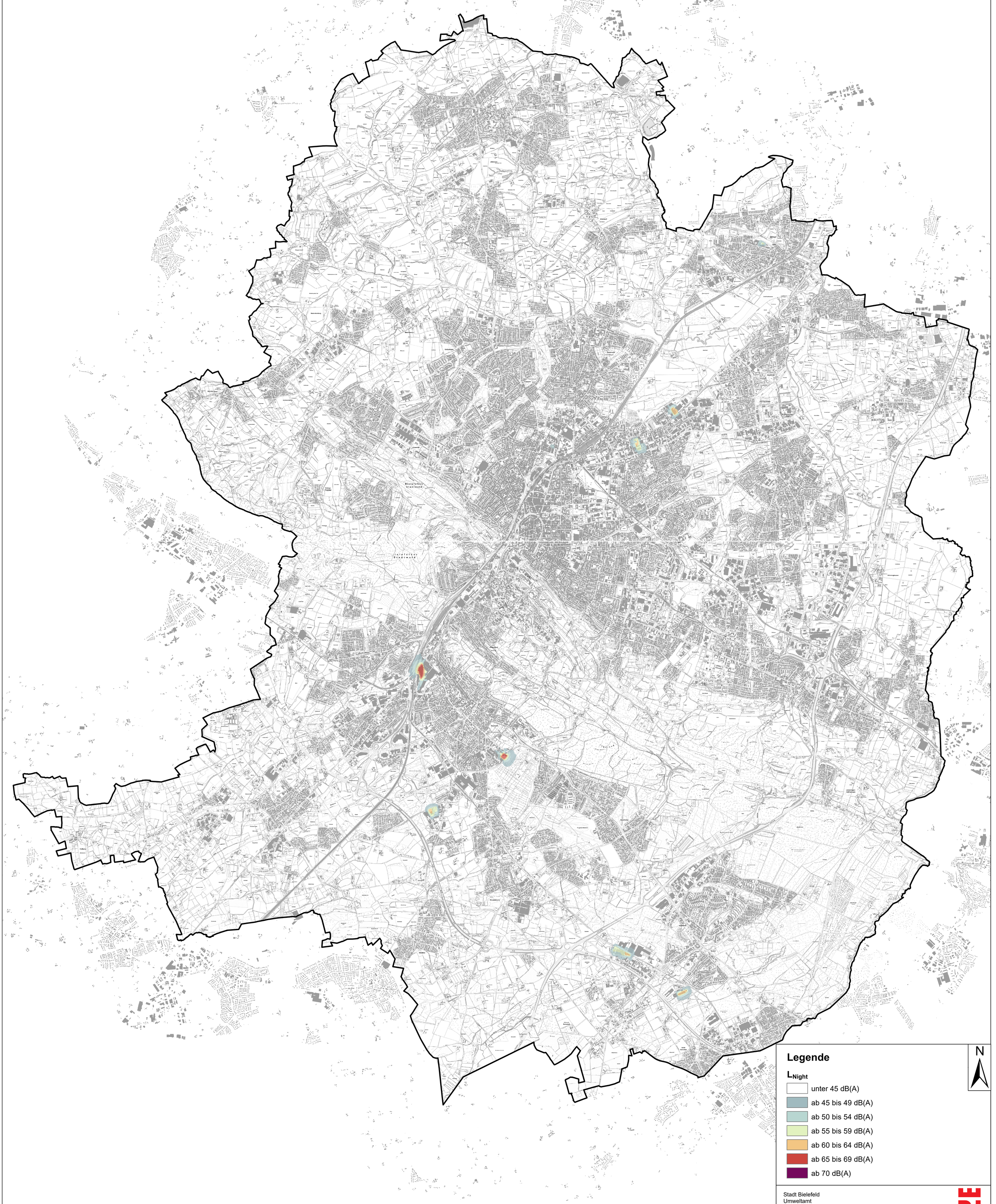
Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

Planinhalt:

Anlage 5a: Industrie Gesamttag (24 h)
(IED-Anlagen)
LDEN/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

Anlage 9: Strategische Lärmkartierung Gewerbe und Industrie LNight (IED-Anlagen Nacht 2022)



Stadt Bielefeld
Umweltamt
August-Bebel-Straße 75-77
33602 Bielefeld

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de

Projekt:

Strategische Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse 2022
gemäß 34. BImSchV zur Umsetzung
der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Bielefeld

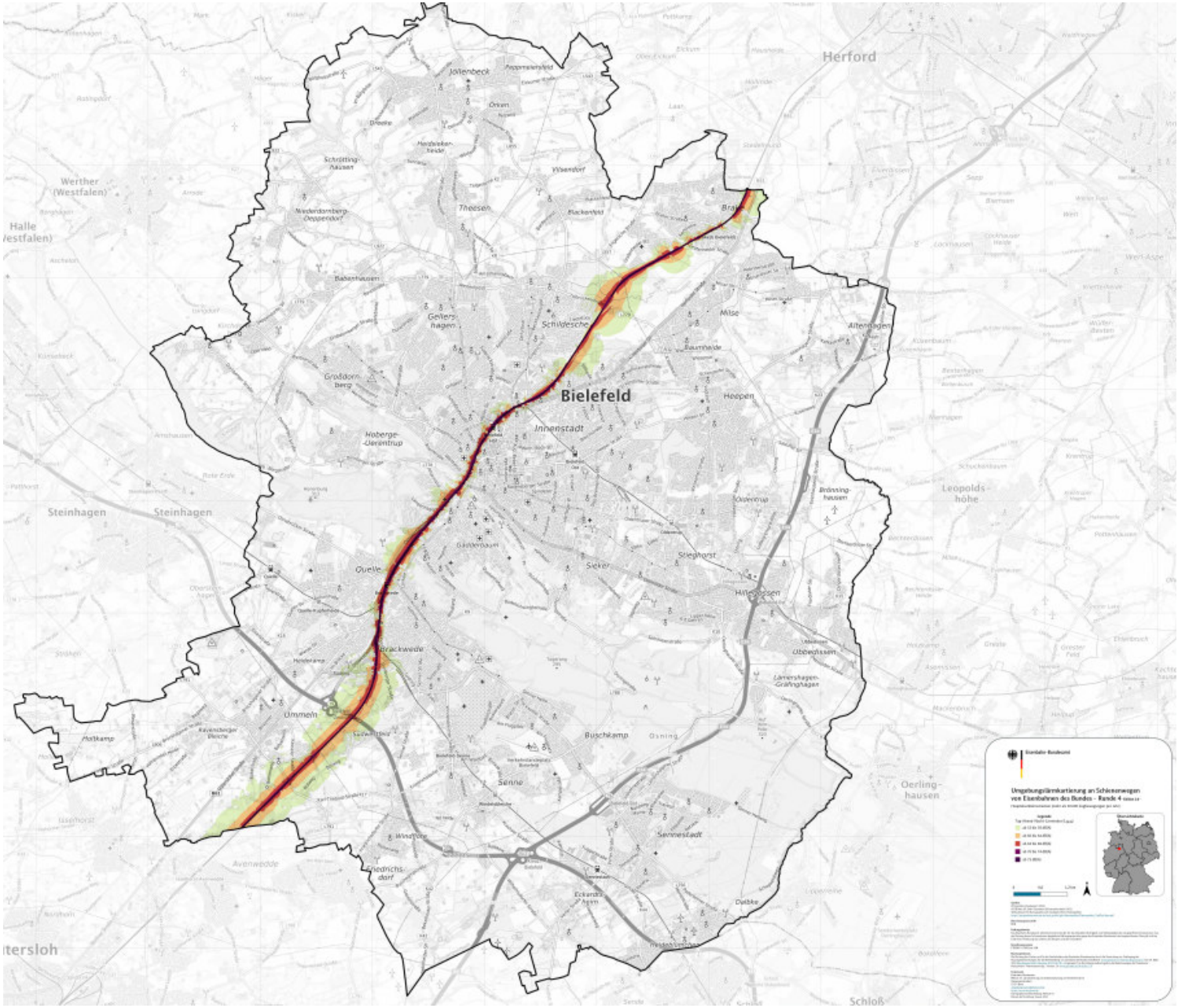
Planinhalt:

Anlage 5b: Industrie Nacht (8 h)
(IED-Anlagen)
LNight/dB(A)

Maßstab:	1:25.000	A0	Bearbeiter:	Fr. Böttcher		
LK 2022.183.1	30.01.2023		V 9.0 20.12.2022	5000/200/50	Q0,1	R10/4/10/9

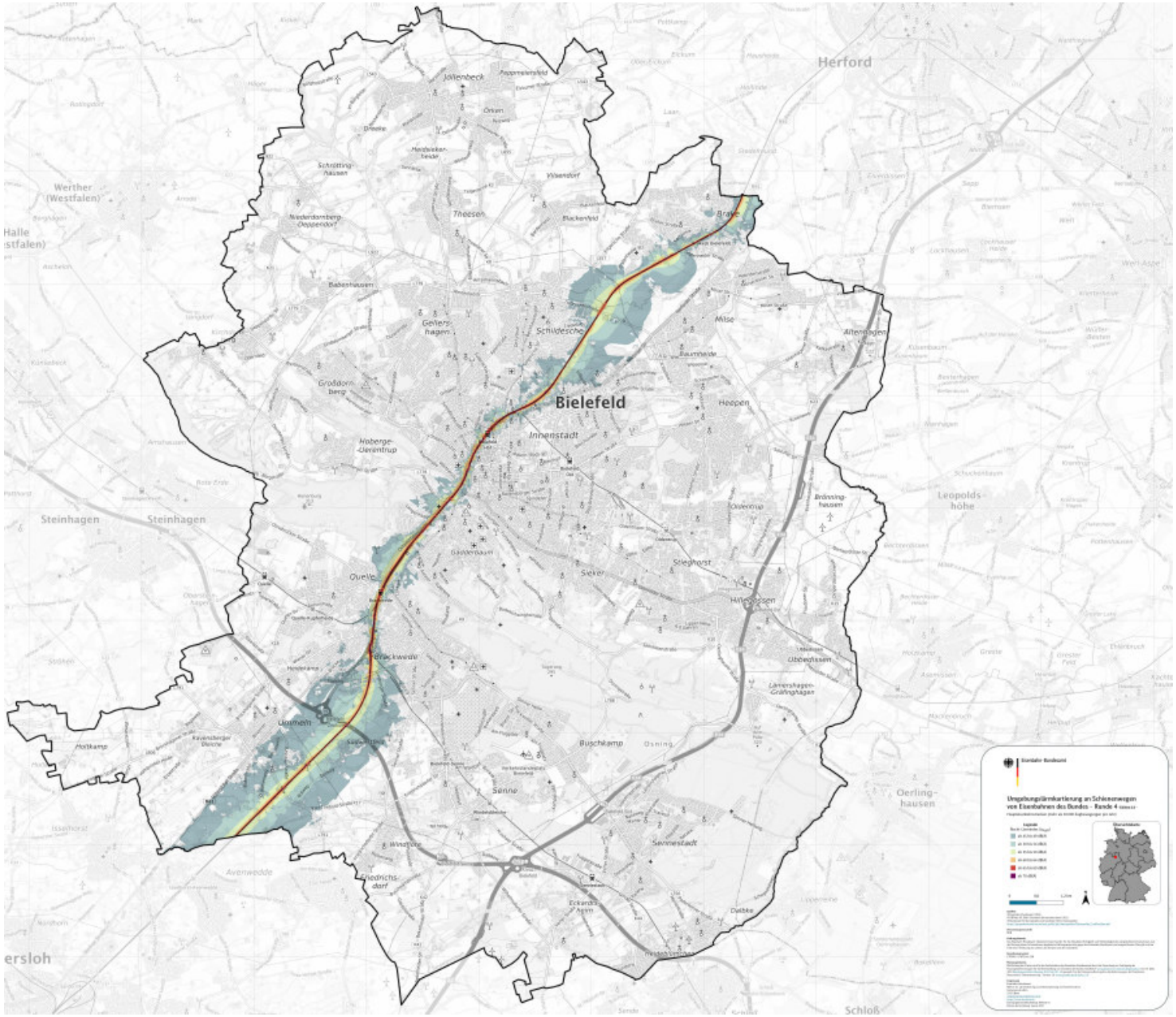
Grundlage: Amtliche Basiskarte © Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Anlage 10: Strategische Lärmkartierung Bundesschienenwege L_{DEN} (Gesamttag 2022)



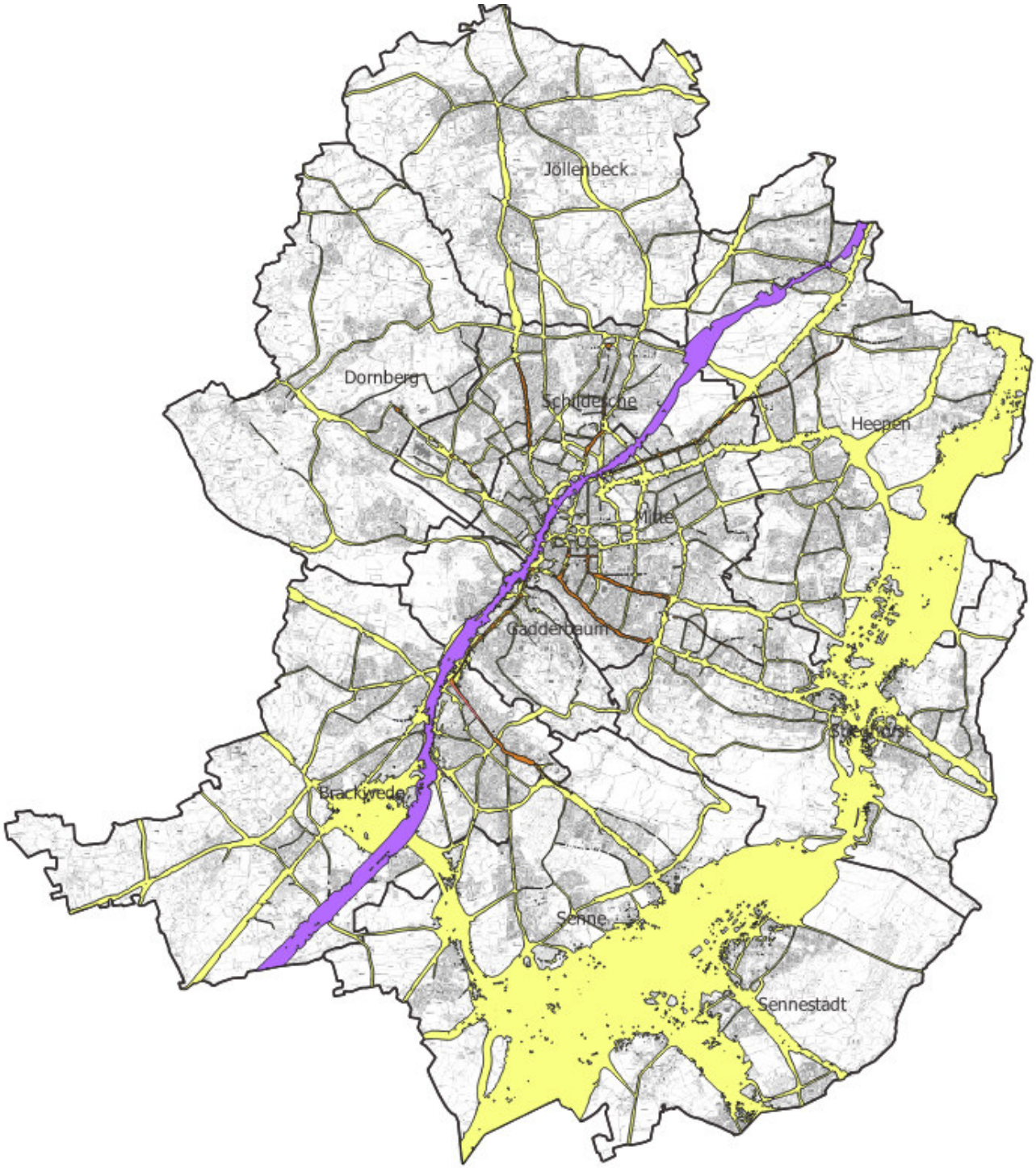
Quelle: Eisenbahnbundesamt, strategische Lärmkartierung Bundesschienenwege L_{DEN} (Gesamttag), 2022

Anlage 11: Strategische Lärmkartierung Bundesschienenwege L_{Night} (Nacht 2022)



Quelle: Eisenbahnbundesamt, strategische Lärmkartierung Bundesschienenwege L_{Night} (Nacht), 2022

Anlage 12: Lärmkorridore verschiedener Lärmquellen oberhalb der Auslöseschwelle



Legende

Lärmkorridore ab 65 dB(A) Gesamttag (L_{DEN}) und/oder ab 55 dB(A) Nacht (L_{Night})

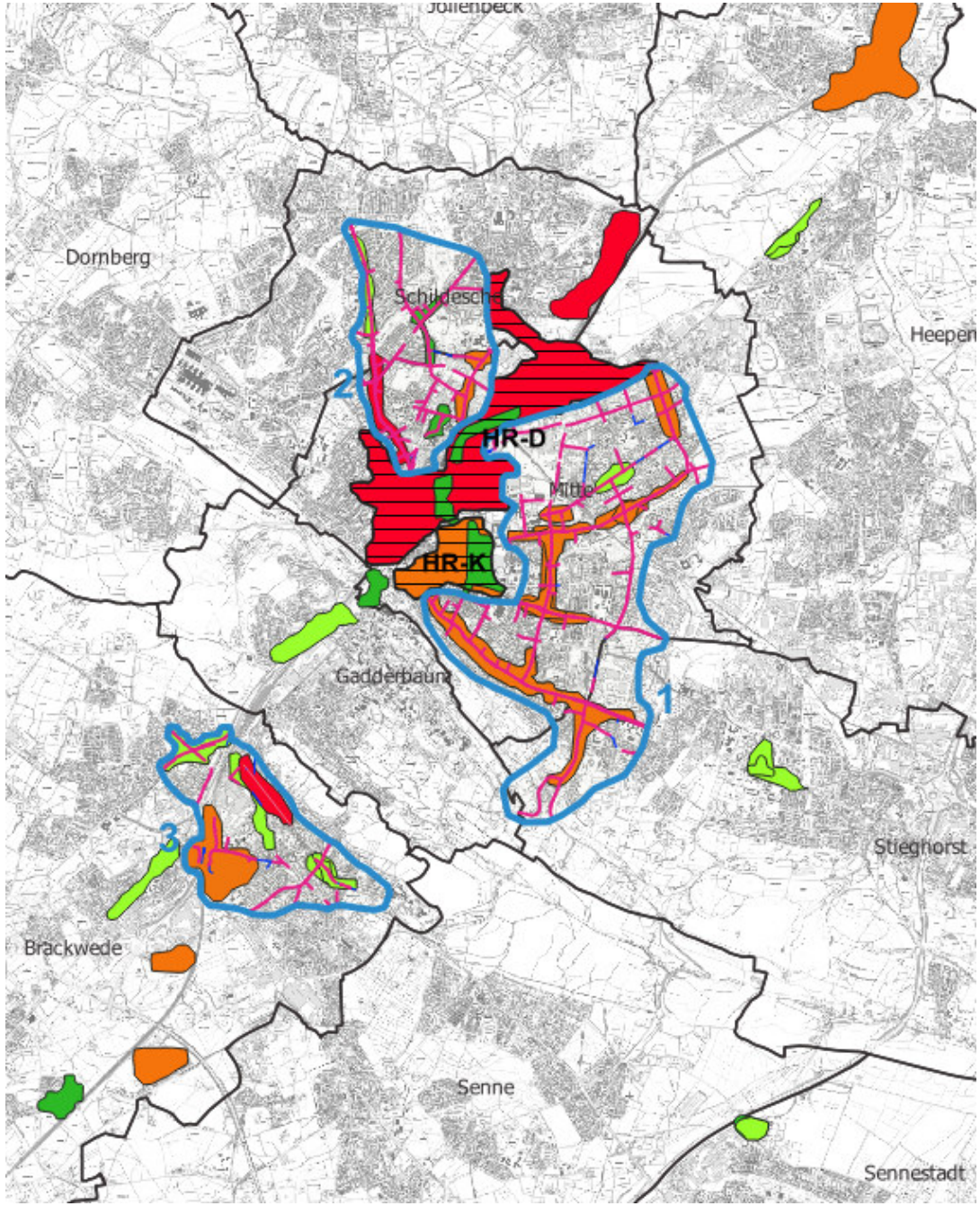
Sonstiger Schienenverkehr (Stadtbahn)

Bundesschienenverkehr (Eisenbahn)

Gesamtstraßenverkehr

Quelle: Eigene Zusammenstellung Umweltamt, 2023

Anlage 13: Handlungsräume und Lärmschwerpunkte



Legende

Lärmschwerpunkte Gesamtstraßen

Lärmschwerpunkt Gesamttag und Nacht

Lärmschwerpunkt nur Nacht

Beurteilungsgrundlage: Mehr als 1 Betroffener je 20 m Straßenlänge mit LDEN ab 65 dB(A) oder LNight ab 55 dB(A) gemäß BUB

Mehrfachbelastete Handlungsräume

Sehr hoher Handlungsbedarf
Hoher Handlungsbedarf
Mittlerer Handlungsbedarf
Geringer Handlungsbedarf

Grenzen der Handlungsräume (LAP Runde 4)

Handlungsraum 1 (HR-LMK1)

Handlungsraum 2 (HR-LMK2)

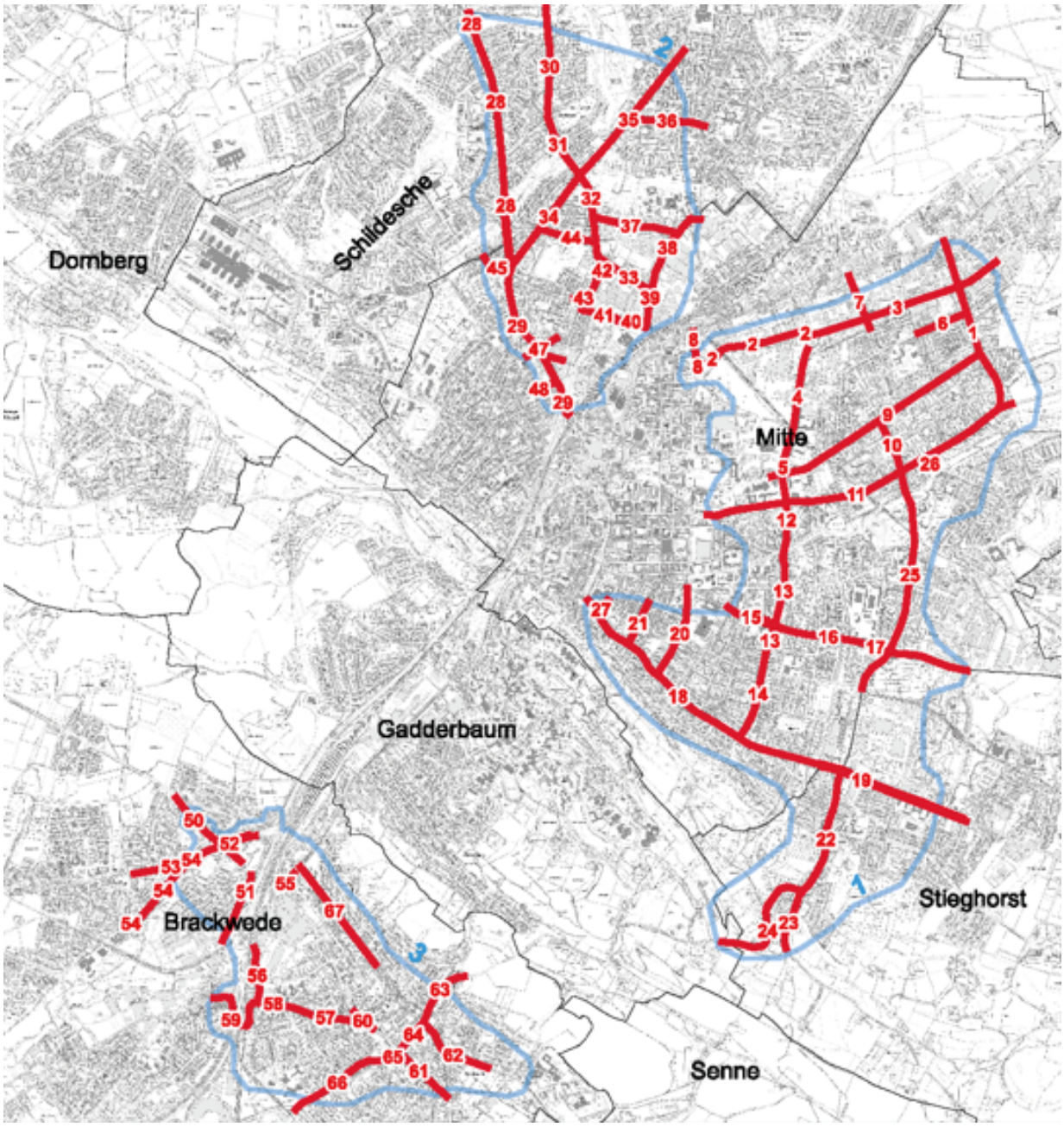
Handlungsraum 3 (HR-LMK3)

Grenzen der Handlungsräume (LAP Runde 3)

Handlungsräume HR-D und HR-K

Quelle: Eigene Zusammenstellung Umweltamt, 2023

Anlage 14: Mehrfachbelastete Handlungsräume und Lärmbrennpunkte



Legende



Handlungsraumgrenze (mit HR-Nr.)



Lärmbrennpunkt (mit LBP-Nr.)

1 Lärmminderungskonzepte nach Handlungsräumen

1.1 Handlungsraum - Lärmminderungskonzept 1 (HR-LMK1)

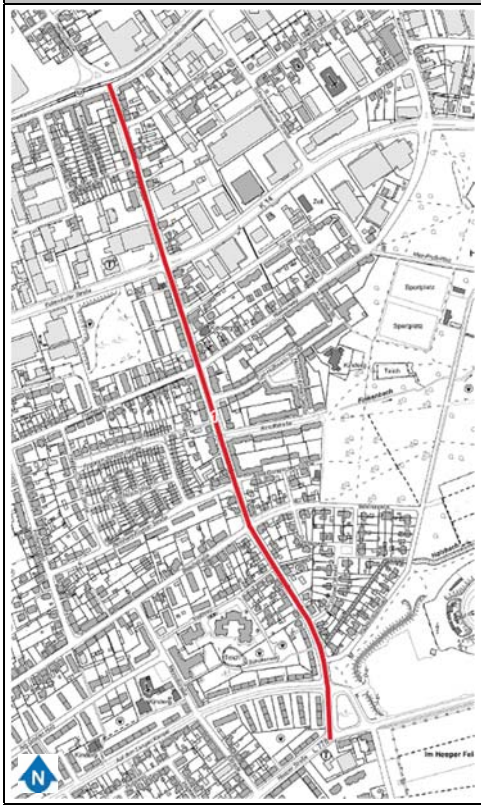
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 1

Ziegelstraße

von Herforder Straße bis Heeper Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Ziegelstraße, Herforder Straße - Heeper Straße			
Länge 1.294 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
3.675	5.057		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A), punktuell ab 70/60 dB(A);	4.574-12.398	4-6	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 3-streifige Asphaltfahrbahn; Zwischen Herforder Straße und Bleichstraße überwiegend 3-streifig inkl. Abbiegestreifen; zwischen Bleichstraße und Heeper Straße	geringe bis mittlere Fahrbahnschäden; Schutzstreifen für Fahrräder abwechselnd in Richtung Norden bzw. Süden zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		zweistreifig mit Aufweitung der Einmündung in die Heeper Straße; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den signalisierten Kreuzungen mit Herforder Straße, Eckendorfer Straße und Heeper Straße; Fußgänger-LSA südlich Petristraße / Walkenweg, Fußgängerüberweg Höhe Haus Nr. 14, Mittelinseln nördlich Werster Straße, Höhe Hausnummer 68, südlich Carl-Hoffmann-Straße, nördlich Althoffstraße, nördlich Adolf-Damaschke-Straße und ca. Höhe Haus Nr. 27; Zwischen Herforder Straße und Bleichstraße beidseitiger Radfahrstreifen, ab der Bleichstraße bis zur Heeper Straße beidseitiger Schutzstreifen; Zwischen Heeper Straße und Auf dem Langen Kampe in Richtung Norden Bushaltestelle mit eigener, z.T. baulich abgetrennter Spur; Parken am Fahrbahnrand und in Parkbuchten, z.T. alternierend einseitig, z.T. beidseitig;	
	Neben-anlagen	Beidseitige Gehwege	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg an der östlichen Straßenseite zwischen Althoffstraße und Adolf-Damaschke-Straße sowie zwischen Bernhard-Kramer-Straße und Bleichstraße zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Herforder Straße, Eckendorfer Straße und Heeper Straße (keine Nachtabschaltung) und Fußgänger-LSA südlich Petristraße / Walkenweg (abgeschaltet ab 21:00 bis 5:30)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestelle Radrennbahn / Ziegel-straße: in Richtung Norden Buslinien 23, 26, Nachtbus N4; in Richtung Süden Buslinien 29, 52, 350 und 351; Haltestelle Petristraße: Buslinien 23 und 25	Zwischen Herforder Straße und Eckendorfer Straße verkehren keine öffentlichen Verkehrsmittel; An der NO-Ecke Ziegelstraße / Heeper Straße Haltestelle zum Ausstieg auf der eigenen Fahrspur
Bebauung und Gebäudenutzung		1- bis 4-geschossige Wohnbebauung, z.T. freistehende Häuser, z.T. Zeilenbebauung und geschlossene Bebauung, gewerbliche EG-Nutzung insbesondere im Bereich Bleichstraße und Adolf-Damaschke-Straße sowie Althoffstraße, einzelne reine Gewerbebauten	

Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg, außer östliche Straßenseite zwischen Auf dem langen Kampe und Heeper Straße	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Die Kreuzungen mit Herforder Straße und Eckendorfer Straße sind Unfallschwerpunkte	

Ziegelstraße, Kreuzung Nienhagener Straße, Richtung Norden



Ziegelstraße Höhe Mittelinsel Werster Straße, Richtung Norden



Ziegelstraße Höhe Eckendorfer Straße, Richtung Süden



Ziegelstraße Höhe Petristraße, Richtung Süden



Ziegelstraße Höhe Bleichstraße, Richtung Süden



Ziegelstraße nördlich Heeper Straße, Richtung Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde[2] *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Bus-Beschleunigung mit Pförtneranlage am KP Bleichstraße / Ziegelstraße[3] sowie barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Radrennbahn im Zuge Ausbau Heeper Straße[4] zur Förderung ÖPNV-Nutzung geplant *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

2 Verlängerung von T30 ist auch im LAP III bis Werster Straße empfohlen

3 Entsprechend NVP (2021), Anlage 1, Tabelle 40: Handlungsbedarf bei Bus-Beschleunigung, Umsetzungshorizont bis 2030

4 Entsprechend NVP (2021), Anlage 2, Tabelle: Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen, Umsetzungshorizont 2023

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 5.057 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

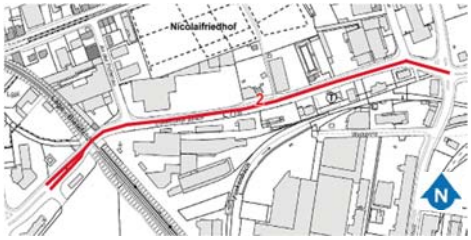
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 2

Eckendorfer Straße

von Eckendorfer Straße bis Am Stadtholz

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Eckendorfer Straße, Eckendorfer Straße – Am Stadtholz			
Länge 794 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
154	260		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) an der Nordseite punktuell ab 70/60 dB(A);	11.008-26.890	8-9	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen an den Kreuzungen Eckendorfer Straße / Am Stadtholz und Eckendorfer Straße / Walther-Rathenau-Straße mit Abbiege- und Einfädelspuren. Je ein Linksabbiegestreifen auf der Eckendorfer Straße in die Hallenstraße, An d. Pottenau und in das Gewerbegebiet südlich der Bahnstrecke. In das Gewerbegebiet gibt es zudem einen Rechtsabbiegestreifen. Die Fahrbahn ist zwischen der Walther-Rathenau-Straße und der Eisenbahnbrücke baulich getrennt. Lichtsignalgesteuerte Rad- und Fußgängerfurten gibt es an den	Geringe bis sehr geringe Fahrbahnschäden

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Kreuzungen Walther-Rathenau-Straße, in das Gewerbegebiet und Am Stadtholz. An den Rechtsabbiegespuren Eckendorfer Straße / Walther-Rathenau-Straße und Am Stadtholz / Eckendorfer Straße bestehen Fußgängerüberwege.	
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Fuß- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege meist zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Walther-Rathenau-Straße und Am Stadtholz (keine Nachtabschaltung) und signalisierte Kreuzung zum Gewerbegebiet südlich der Bahnstrecke (Nachtabschaltung zwischen 21:00 Uhr und 5:30 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Es verkehrt im Gebiet kein ÖPNV	
Bebauung und Gebäudenutzung		Gewerbegebiet mit 1- bis 4-geschossigen Gebäuden: gewerbliche Nutzung durch mehrere Autohäuser und Werkstätten. Östlich der Bahnstrecke liegen Produktionshallen. An der Kreuzung Am Stadtholz befinden sich zwei Fast-Food-Restaurants auf der südlichen Straßenseite. An der Kreuzung Walter-Rathenau-Straße liegt ein mehrgeschossiges Bürogebäude mit Einzelhandelsnutzung im EG.	
Schulwege		Kein ausgewiesener Gehweg, Ausnahme: Nordost-Ecke Kreuzung An d. Pottenau. Von dort verläuft der Schulweg zur Herforder Straße.	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Die Kreuzung Walther-Rathenau-Straße, die Eckendorfer Straße zwischen Haus Nr. 10-29 und die Kreuzung Am Stadtholz sind Unfallschwerpunkte	

Eckendorfer Straße Höhe Kreuzung südlich der Bahnstrecke, Blick nach Südosten



Eckendorfer Straße Höhe Einmündung An der Pottenau, Blick nach Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Langfristige Maßnahme ● Änderung Straßenquerschnitt der Eckendorfer Straße mit Reduzierung von Fahrstreifen[2] und Neuverteilung der Flächen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie Abstandsvergrößerung zwischen Emittent (Kfz-Verkehr) und Immissionsort (Wohnbebauung) *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A);* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* ● Deckenerneuerung (im Zuge der Umgestaltung (s.o.)) mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 260 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend MIV-Konzept (2021), Anhang: Reduzierung von Fahrstreifen mehrstreifiger Fahrbahnen

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 3

Eckendorfer Straße

von Am Stadtholz bis Schuckenbaumer Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Eckendorfer Straße, Am Stadtholz - Schuckenbaumer Straße			
Länge 1.465 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
2.025	2.780		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A);	24.215-28.149	8	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen mit beidseitigen Linksabbiegestreifen an den Kreuzungen Am Stadtholz, Feldstraße, Finkenstraße und Ziegelstraße. Ebenfalls an diesen Kreuzungen befinden sich lichtsignalgesteuerte Rad- und Fußgängerfurten. Auf der Südseite der Eckendorfer Straße zwischen Haus Nr. 63-75 sowie auf der Nordseite zwischen Haus Nr. 83 und der Kreuzung Schuckenbaumer Straße befindet sich ein gepflasterter Parkstreifen.	Geringe bis sehr geringe Fahrbahnschäden

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Fuß- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege meist zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Am Stadtholz, Feldstraße, Finkenstraße und Ziegelstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Zwischen Am Stadtholz und Ziegelstraße verkehren keine ÖPNV-Linien, weiter in Richtung Osten fährt die Buslinie 25	Keine Haltestelle im Abschnitt
Bebauung und Gebäudenutzung		1- bis 5-geschossige Bebauung, überwiegend gewerbliche Flächen mit einzelnen Wohnhäusern (vor allem im Abschnitt zwischen Feldstraße und Finkenstraße); Überwiegende Nutzungen sind Einzelhandel, Produktionshallen oder Bürogebäude, viele davon mit großen eigenen Parkflächen; Eine nicht bebaute Fläche stellt der Petripark auf der südlichen Straßenseite zwischen den Kreuzungen Finkenstraße und Ziegelstraße dar	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Die Kreuzungen Am Stadtholz, Feldstraße, Ziegelstraße und der Abschnitt zwischen den Haus Nr. 46-58 sind Unfallschwerpunkte	

Eckendorfer Straße westlich der Kreuzung Finkenstraße, Blick nach Osten



Eckendorfer Straße Höhe Petripark, Blick nach Osten



Eckendorfer Straße, Höhe Ziegelstraße, Blick nach Westen



Eckendorfer Straße, Höhe Haus Nr. 85, Blick nach Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Langfristige Maßnahmen ● Änderung Straßenquerschnitt der Eckendorfer Straße mit Reduzierung der Fahrstreifen[2] und Neuverteilung der Flächen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie Abstandsvergrößerung zwischen Emittent (Kfz-Verkehr) und Immissionsort (Wohnbebauung) *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A);* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* ● Deckenerneuerung im Zuge der Umgestaltung (s.o.) mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 2.780 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend MIV-Konzept (2021), Anhang: Reduzierung von Fahrstreifen mehrstreifiger Fahrbahnen

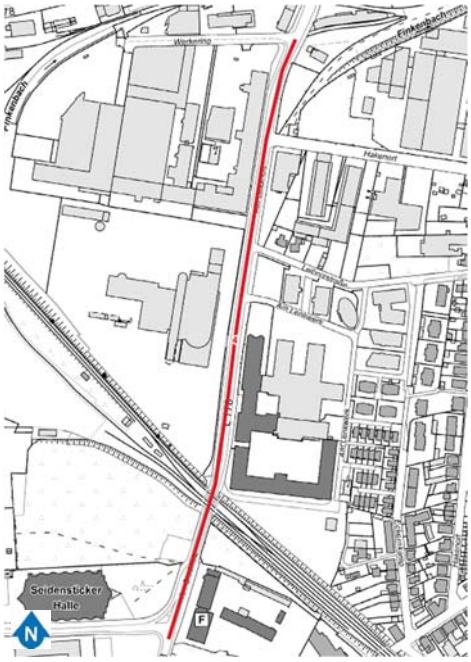
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 4

Am Stadtholz

von Werkering bis Werner-Bock-Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Am Stadtholz, Werkering - Werner-Bock-Straße			
Länge 788 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
216	308		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	V_{zul} [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A);	10.280-15.458	4-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Linksabbiegespuren an mehreren Einmündungen und Parkplatzzufahrten. Freier Rechtsabbieger von Norden kommend in die Werner-Bock-Straße. Radschutzstreifen auf der westlichen Seite im Bereich des Rechtsabbiegers in die Werner-Bock-Straße und auf der Ostseite zwischen Eisenbahnbrücken und Werkering. Querungsanlagen: lichtsignalgesteuerte Fußgängerfurt an der Kreuzung Werner-Bock-Straße; Mehrere Mittelinseln auf Höhe der Haus Nr. 24 und 26 sowie an den	Geringe Fahrbahnschäden; Fehlende Fußgängerquerung am freien Rechtabbieger in die Werner-Bock-Straße (nur Radfurt)

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Einmündungen Am Lenkwerk und Hakenort. Radverkehr wird in Richtung Norden ab Feuerwache bis zur Kreuzung Werkering auf einem Radfahrstreifen geführt. Parkplätze am Fahrbahnrand an der Ostseite entlang der Haus Nr. 24-26;	
	Neben-anlagen	Getrennter Geh- und Radweg auf der Ostseite zwischen Werner-Bock-Straße und Feuerwache sowie auf der Westseite zwischen Werkering und Feuerwache. Gehweg auf der Ostseite zwischen Feuerwache und Werkering.	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehwege zu schmal;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Werner-Bock-Straße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Am Lenkwerk: Buslinie 23; Zwischen Hakenort und Werkering verkehrt kein ÖPNV	Häuschen nur an der Westseite
Bebauung und Gebäudenutzung		Südlich der Eisenbahnbrücke liegen Kleingartenanlagen und eine große Feuerwehrwache. Nördlich der Brücke überwiegend großflächige gewerbliche Nutzung (Autohändler) und 5-geschossiges Bürogebäude. Nördlich der Leibnizstraße einzelnes Wohnhaus, Gewerbegebiet und privater Großparkplatz.	
Schulwege		Empfohlener Gehweg an der östlichen Straßenseite ab Kreuzung Werner-Bock-Straße bis zur Eisenbahnbrücke.	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Am Stadtholz Höhe Hakenort, Blick nach Norden



Am Stadtholz südlich der Eisenbahnbrücke, Blick nach Norden



Am Stadtholz Höhe Werner-Bock-Straße, Blick auf die Feuerwache



Am Stadtholz Höhe Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, Blick nach Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Passiver Schallschutz
● Es sind Wohngebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestsens 1 dB reduziert
● Da ausschließlich eine Durchführungsempfehlung zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Lärmbrennpunkt vorliegt, ergibt sich keine Minderung des Außenlärms.

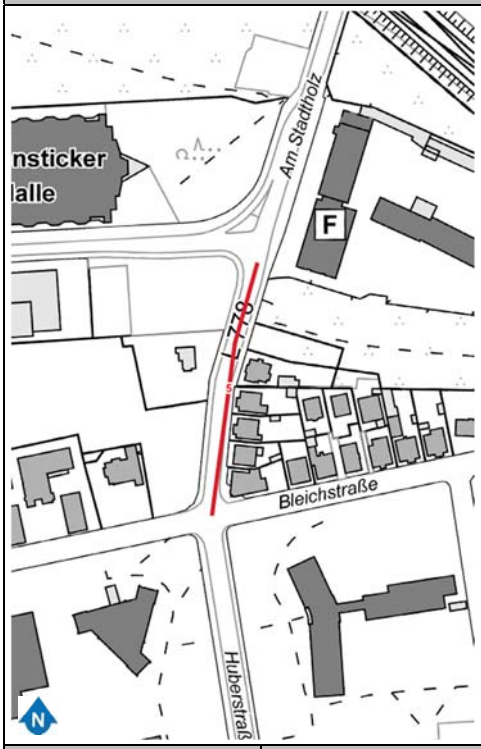
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 5

Am Stadtholz

von Werner-Bock-Straße bis Bleichstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Am Stadtholz, Werner-Bock-Straße - Bleichstraße			
Länge 146 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
351	417		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend im südlichen Teil an der Ostseite ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der Westseite ab 65/55 dB(A);	13.573	5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	3-streifige Asphaltfahrbahn; An den Kreuzungen Werner-Bock-Straße und Bleichstraße Linksabbiegestreifen	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege zu schmal;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Werner-Bock-Straße und Bleichstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehren die Buslinien 24, 25 und 26	Keine Bushaltestelle im Abschnitt

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Bebauung und Gebäudenutzung	Auf der Westseite keine Bebauung mit Ausnahme eines Wohnhauses. Großer Parkplatz an der Kreuzung Werner-Bock-Straße. An der Ostseite zwei- bis dreigeschossige freistehende Wohnhäuser, südlich der Feuerwache grenzt eine Kleingartenanlage an. An der Kreuzung Bleichstraße liegt eine gastronomische Nutzung vor.	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung mit der Bleichstraße ist Unfallschwerpunkt	

Bleichstraße, Höhe Am Stadtholz, Blick nach Nordwesten



Am Stadtholz, Höhe Haus Nr. 8, Blick nach Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

Mittelfristige Maßnahme

- Einrichtung eines Radfahrstreifens mit Reduzierung Fahrspuren bzw. Fahrspurbreite auf der östlichen Straßenseite im Bereich der Bebauung. Ziel ist die Abstandsvergrößerung zwischen Emittent (Kfz-Verkehr) und Immissionsort (Wohnbebauung) sowie eine Neuverteilung der Flächen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
  Lärmminderung durch Neuorganisation Straßenraum bis 1 dB(A)
  Lärmminderung langfristig mit Änderung Modal-Split[2] und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen; bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)

[2] Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Konkretisierung der Ausführungsplanung und Verkehrsentlastung zu den oben dargestellten Durchführungsempfehlungen der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

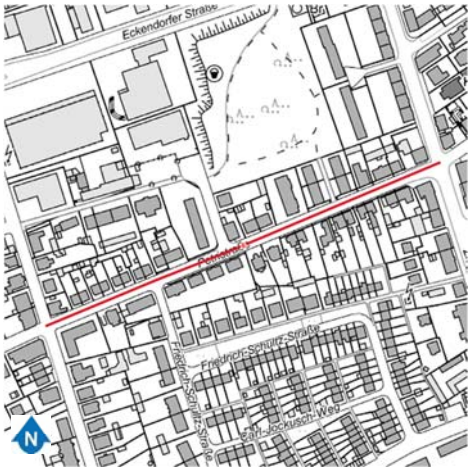
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 6

Petristraße

von Finkenstraße bis Ziegelstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Petristraße, Finkenstraße - Ziegelstraße			
Länge 385 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
89	124		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A);	3.729-4.281	4-5	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Ziegelstraße. Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn Parken am nördlichen Fahrbahnrand	Geringe bis sehr geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg an der nördlichen Straßenseite teilweise zu schmal
Straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen		Tempo-30-Zone	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Friedrich-Schultz-Straße: Buslinie 23	Haltestelle beidseitig auf dem Fußweg und ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Wohngebiet mit 2- bis 4-geschossigen Wohngebäuden;	

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Meistens Ein- bis Zweifamilienhäuser, aber auch einzelne Mehrfamilienhäuser; Höhe Haus Nr. 95 bis 103 drei Mehrfamilienhäuser quer zur Straßenkante	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung mit der Finkenstraße ist Unfallschwerpunkt	

Petristraße Höhe Finkenstraße, Blick nach Westen



Petristraße Höhe Haus Nr. 91, Blick nach Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Am Stadtholz / Heeper Straße und Ziegelstraße / Eckendorfer Straße über die Petristraße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Petristraße.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestsens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

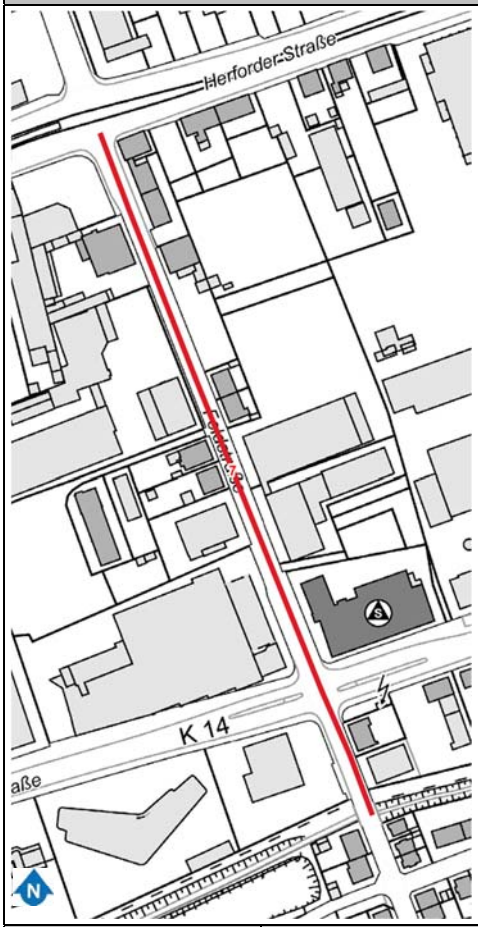
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 7

Feldstraße

von Herforder Straße bis Finkenbach

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Feldstraße, Herforder Straße - Finkenbach			
Länge 409 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
188	250		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der SO-Ecke Kreuzung Herforder Straße und an der Ostseite Nähe Kreuzung Eckendorfer Straße ab 70/60 dB(A)	1.869-3.064	3-9	30/50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Nordseite der Kreuzung Eckendorfer Straße; Radverkehr im Mischverkehr	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg; Höhe ca. Haus Nr. 70 bis 80 an der Ostseite halbseitiges Gehwegparken;	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg durch das halbseitige Parken zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzungen mit Herforder Straße und Eckendorfer Straße (keine Nachtabschaltung); Ab der Kreuzung Eckendorfer Straße in Richtung Süden Tempo-30-Zone, streckenbezogenes Tempo 30 nördlich der Kreuzung Eckendorfer Straße.	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV	Keine Haltestelle im Abschnitt
Bebauung und Gebäudenutzung	Vorwiegend gewerbliche Nutzung mit vereinzelten Wohngebäuden. An der Kreuzung Eckendorfer Straße befindet sich die Hellingskampschule.	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beitrag Nr. 48: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit; Verbesserung Verkehrsfluss	
Bemerkungen	Kreuzungen mit der Herforder Straße und Eckendorfer Straße sind Unfallschwerpunkte	

Feldstraße Höhe Haus Nr. 66, Blick nach Süden



Feldstraße Höhe Am Finkenbach, Blick nach Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Einrichtung einer Fahrradstraße zur Förderung der Radverkehrsnutzung geplant[2]: in diesem Zuge Ausweitung T30 auf den Abschnitt zwischen Herforder und Eckendorfer Straße. Außerdem Reduzierung Kfz-Verkehr durch Beschränkung auf Anliegerverkehr prüfen (Fahrradstraße, „Anlieger frei“), damit Unterbindung des Durchgangsverkehrs, ggf. unterstützt durch weitere begleitende Maßnahmen wie Abbiegegebote oder –verbote *Lärmminderung 2 - 3 dB(A) durch Geschwindigkeitsreduzierung (T30 in Fahrradstraße)* *Lärmminderung durch Reduzierung Kfz-Verkehr (Reduzierung Durchgangsverkehr und Verlagerung Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr (siehe auch nächste Maßnahme)):* *bei 20% weniger Kfz-Verkehr Lärmminderung um 1 dB(A)* ● Neuordnung von Parkflächen prüfen (im Zuge Einrichtung Fahrradstraße): Aufhebung von Gehwegparken zur Förderung des Fußverkehrs sowie Verbesserung des Verkehrsflusses durch Reduzierung der Parkvorgänge bei Wegfall von Parkflächen *Lärmminderung durch Verbesserung Verkehrsfluss < 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 250 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2025 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen; aktuell Planung bis 2027

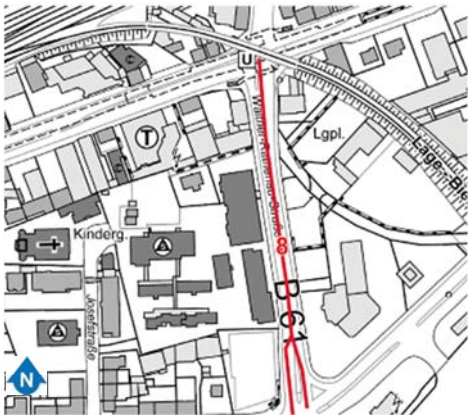
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 8

Walther-Rathenau-Straße

von Herforder Straße bis Eckendorfer Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Walther-Rathenau-Straße, Herforder Straße - Eckendorfer Straße			
Länge 290 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
330	596		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A);	7.373-19.381	6-13	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen in den Kreuzungsbereichen Herforder Straße und Eckendorfer Straße: Linksabbiegestreifen auf die Eckendorfer Straße sowie je ein Links- und ein Rechtsabbiegestreifen auf die Herforder Straße. Signalisierte Rad- und Fußverkehrsfurten an beiden Kreuzungen.	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Rad- und Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzungen mit Herforder Straße und Eckendorfer Straße (keine Nachtabschaltung);	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV	
Bebauung und Gebäudenutzung	Beidseitig Bürogebäude im Bereich der Herforder Straße. Auf der Ostseite südlich des Bürogebäudes ausschließlich gewerbliche Nutzung. An der Westseite Schulgelände an der Kreuzung Eckendorfer Straße	
Schulwege	Empfohlener Gehweg an der Westseite ab der Kreuzung Herforder Straße bis zum Schulgelände	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzungen mit der Herforder Straße und der Eckendorfer Straße sind Unfallschwerpunkte	

Walther-Rathenau-Straße nördlich Kreuzung Eckendorfer Straße, Blick nach Norden



Walther-Rathenau-Straße Höhe Herforder Straße, Blick nach Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Passiver Schallschutz ● Es sind Wohngebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern ist aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Da ausschließlich eine Durchführungsempfehlung zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Lärmbrennpunkt vorliegt, ergibt sich keine Minderung des Außenlärms.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 9

Bleichstraße

von Höhe Haus Nr. 81 bis Ziegelstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Bleichstraße, Höhe Haus Nr. 81 - Ziegelstraße			
Länge 1.783 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
705	934		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell Am Stadtholz ab 70/60 dB(A);	1.881-3.984	1-14	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr; Gepflasterte Parkbuchten bzw. markiertes Parken auf dem Gehweg auf der nördlichen Straßenseite zwischen den Haus Nr.: 227-223, 217-207, Finkenstraße bis Höhe Haus Nr. 175, 165-159, 137-135; Halbseitiges Gehwegparken auf der Nordseite zwischen den Haus Nr. 151-149, 143-139 und 133-127. Auf der Südseite Gehwegparken und Parkbuchten zwischen den Haus Nr. 40-44, 126, 134-140 und 162-164;	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Querungsanlagen: Fußgängerüberwege auf Höhe der Haus Nr. 197 und 153 sowie Fußgänger LSA westl. Feldstraße und Fußgängerfurten an der signalisierten Kreuzung mit Am Stadtholz.	
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg teilweise sehr schmal v.a. durch Gehwegparken
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Am Stadtholz / Huberstraße (keine Nachtabschaltung) und Fußgänger-LSA Feldstraße (abgeschaltet von 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestellen Ziegelstraße / Bleichstraße, Meinolfstraße, Feldstraße: Buslinien 25 und 26, Nachtbus N4; Bushaltestellen Hakenort und Flachsstraße: Buslinien 24, 25 und 26	Bushaltestellen Ziegelstraße / Bleichstraße, Meinolfstraße, Feldstraße, Hakenort: Häuschen nur an der Nordseite; Bushaltestelle Flachsstraße: Häuschen an den beiden Straßenseiten
Bebauung und Gebäudenutzung		Vorwiegend 2- bis 4-geschossige freistehende Zwei- bis Mehrfamilienwohngebäude; EG-Nutzung nur in einzelnen Gebäuden; Feuerwehr westlich der Eisenbahnbrücken. Gegenüberliegend ein großer Spielplatz. Auf Höhe der Flachsstraße liegt die Carl-Severing-Schule (östlich) sowie das Maria-Stemme-Berufskolleg (westlich).	
Schulwege		Empfohlener Gehweg beidseitig außer Nordseite zwischen Feldstraße und Lohbreite	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzungen mit Am Stadtholt und Lohbreite sind Unfallschwerpunkte	

Bleichstraße, westlich Am Stadtholz, Blick nach Osten



Bleichstraße, Höhe Flachsstraße, Blick nach Osten



Bleichstraße, Höhe Eisenbahnbrücken, Blick nach Osten



Bleichstraße, Höhe Finkenstraße, Blick nach Osten



Bleichstraße, Höhe Haus Nr. 229, Blick nach Osten



Bleichstraße, Höhe Haus Nr. 143, Blick nach Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● zwischen Haus Nr. 81 und Am Ostbahnhof ist die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen zur Förderung des Radverkehrs geplant; alternativ wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h empfohlen[2]; aus Sicht der Lärmminderung wird die Kombination von Tempo 30 und Schutzstreifen empfohlen; Schutzstreifen unterstützt Geschwindigkeitsreduzierung durch optische Fahrbahneinengung, entfaltet allein direkt im Straßenraum nur geringfügige Lärmminderung, *Lärmminderung s.o.* ● Aufhebung des abschnittsweise vorhandenen Gehweg- bzw. Seitenraumparken[3] zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen und Stärkung des Fußverkehrs sowie Verbesserung des Verkehrsflusses durch Reduzierung der Parkvorgänge bei Wegfall von Parkflächen; Fuß- und Radwegemaßnahmen bewirken im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen; *Lärmminderung durch Reduzierung Kfz-Verkehr: bei 20% weniger Kfz-Verkehr um 1 dB(A)* *Lärmminderung durch Verbesserung Verkehrsfluss < 1 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Bus-Beschleunigung mit Pförtneranlage am KP Bleichstraße / Ziegelstraße[4] sowie eigene Bustrasse im Abschnitt Kesselbrink – Huberstraße[5] zur Förderung ÖPNV-Nutzung geplant *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* ● Im Abschnitt zwischen Huberstraße und Eisenbahnbrücke Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[6] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

2 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur, o. A. zum Umsetzungshorizont

3 Gepflasterter Parkstreifen im Seitenraum neben Gehweg ohne ausreichende Mindestbreite

4 Entsprechend NVP (2021), Anlage 1, Tabelle 40: Handlungsbedarf bei Bus-Beschleunigung, Umsetzungshorizont bis 2030

5 ebenda

6 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 934 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

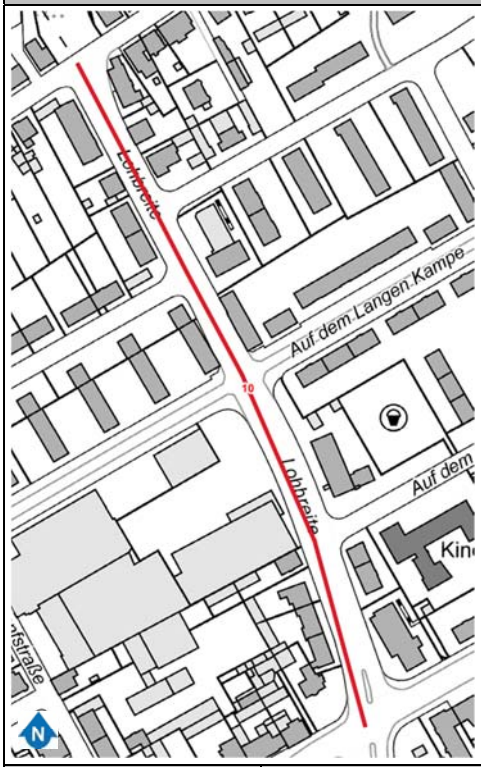
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 10

Lohbreite

von Bleichstraße bis Heeper Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Lohbreite, Bleichstraße – Heeper Straße			
Länge 406 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
396	513		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell (Kreuzung Heeper Straße ab 70/60 dB(A);	5.607-6.251	4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn zwischen Bleichstraße und Am Stückenkamp; Linksabbiegespuren zu Auf dem Langen Kampe, zu Auf dem Oberen Esch und in die Heeper Straße; Querungsanlagen: Mittelinsel auf Höhe der Haus Nr. 6 und an der Kreuzung Bleichstraße. Fußgängerfurten am signalisierten Knoten Heeper Straße und Fußgänger-LSA am Knoten Auf dem Langen Kampe;	Im Norden geringe und in der südlichen Hälfte des Abschnitts eher mittlere Fahrbahnschäden;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Parken am Fahrbahnrand Höhe Haus Nr. 15 bis 19 an der Westseite, zwischen der Kreuzung Auf dem Langen Kampe und Höhe Haus Nr. 2 an der Ostseite	
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Heeper Straße (keine Nachtabschaltung) und Fußgänger-LSA an der Kreuzung Auf dem Langen Kampe (abgeschaltet von 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestellen Am Großen Holz: Buslinie 24 und Nachtbus N4; Bushaltestelle Lohbreite (Bereich C): Buslinie 24	Wartebereiche der Haltestellen auf dem Gehweg und ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Vorwiegend 2- bis 4-geschossige freistehende Mehrfamiliengebäude; EG-Nutzung teilweise nur an den Kreuzungen vorhanden; An der NW-Ecke Kreuzung Heeper Straße Autohaus mit eigener Parkfläche; Zwischen Auf dem Langen Kampe und Auf dem Oberen Esch an der Westseite großflächiger Einzelhandel	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzungen mit Bleichstraße und Heeper Straße sind Unfallschwerpunkte	

Lohbreite Höhe Auf dem Langen Kampe, Blick nach Norden



Lohbreite südlich der Kreuzung Bleichstraße, Blick nach Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage oder Einrichtung von Radfahrstreifen zwischen Heeper Straße und Auf dem Langen Kampe geplant.[2] Hierfür evtl. Neuordnung von Parkplätzen notwendig. Mit Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auch Verbesserung der Gehweginfrastruktur. Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung zwischen Emittent (Kfz-Verkehr) und Immissionsort (Wohnbebauung) im Zuge Neuverteilung der Flächen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A);* *Lärmminderung langfristig mit Änderung Modal-Split[3] und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen; bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

2 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2030 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen, aktuell für 2032 geplant

3 Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 513 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 11

Heeper Straße

von Heeper Straße auf Höhe Ordnungsamt (östl. Teutoburger Straße) bis Am Venn

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Heeper Straße, Höhe Ordnungsamt (östl. Teutoburger Str.) – Am Venn			
Länge 2.425 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
6.826	8.056		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A);	10.324-14.053	4-7	30/50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Linksabbiegestreifen an den signalisierten Kreuzungen und an weiteren Einmündungen. Rechtsabbiegestreifen an den Kreuzungen Brückenstraße und Ziegelstraße. Straßenbegleitendes Parken beidseitig zwischen Am Scherenkamp und Ziegelstraße; Mix aus straßenbegleitendem Parken, Parkbuchten sowie Bereichen ohne Parknutzung zwischen Auf dem Niederen Esch und dem Ordnungsamt.	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Schutzstreifen auf der südlichen Straßenseite zwischen der Haus Nr. 282 und Am Venn. Querungsanlagen: Mittelinseln an den Kreuzungen Mühlenstraße, Höhe Berufskolleg / Holländische Straße, An d. Walkenmühle und Hanfstraße; Fußgängerüberweg an der Kreuzung Hudeweg. Fußgängerfurten an den lichtsignalgesteuerten Knoten Ziegelstraße, Brückenstraße, Lohbreite / Otto-Brenner-Straße und Huberstraße, Fußgänger-LSA Höhe Lohkampstraße	
	Neben-anlagen	Zwischen dem Ordnungsamt und der Einmündung Elbrede verläuft beidseitig ein getrennter Geh- und Radweg. Ab Höhe der Haus Nr. 282 verläuft der getrennte Geh- und Radweg ausschließlich auf der nördlichen Seite. Auf der südlichen Seite besteht ein Gehweg.	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Am Venn, Ziegelstraße, Lohbreite, Huberstraße (keine Nachtabschaltung); Signalisierte Einmündung Brückenstraße und Fußgänger-LSA Höhe Lohkampstraße (abgeschaltet von 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr); Streckenbezogenes Tempo 30 zwischen der Otto-Brenner-Straße und Eisenbahnbrücke.	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestellen Radrennbahn, Hudeweg: Buslinien 29, 52, 350, 351; Haltestellen Lohbreite, Ostbahnhof: Buslinien 21, 22, 29, 52, 350, 351, Nachtbus N4; Haltestellen Carl-Severing-Schulen, Ravensberger Park: Buslinien 21, 22, 29, 52, 196, 350, 351, 369, Nachtbus N4	Haltestelle Radrennbahn, Carl-Severing-Schulen: Häuschen nur an der Nordseite; Hudeweg, Lohbreite: Häuschen an keiner Seite; Ostbahnhof, Ravensberger Park: Häuschen an beiden Straßenseiten
Bebauung und Gebäudenutzung		Überwiegende beidseitige Wohnbebauung im Straßenabschnitt Flachsstraße bis Am Venn. Zudem auf der Südseite zwischen Flachsstraße und Mühlenstraße. Meist Mehrfamilienhäuser mit 2-4 Stockwerken. Gelegentlich gewerbliche oder gastronomische Nutzung im Erdgeschoss. Ausnahmen sind eine Kleingartenanlage im Süden	

	zwischen Nachtigallstraße und Hudeweg, ein großer Spielplatz westlich der Bahnstrecke, drei Supermärkte an der Kreuzung Flachsstraße, Hudeweg und Herrmann-Delius-Straße sowie einige Kfz-Einrichtungen (Tankstelle, Autohändler). Im Bereich Herrmann-Delius-Straße befinden sich das Carl-Severing- und das Maria-Stemme-Berufskolleg. Weiter westlich grenzt der Ravensberger Park an. An der Kreuzung Teutoburger Straße liegt zudem das Ordnungsamt.	
Schulwege	An der Südseite ein empfohlener Gehweg im ganzen Abschnitt, an der Nordseite nur zwischen dem Ordnungsamt und der Hermann-Delius-Straße sowie der Huberstraße und Eisenbahnbrücke	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge Nr. 3 und 40: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit; Lärmmindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche; Änderungen Fahrbahnquerschnitt, Flächenumnutzung, Abstandsvergrößerung; Förderung Lärmschutzfenster (2x)	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Hermann-Delius-Straße, Holländische Straße, Huberstraße, An der Walkenmühle, Lohbreite und Brückenstraße sowie der Höhe Haus Nr. 168-189 sind Unfallschwerpunkte	

Heeper Straße, Höhe Herrmann-Delius-Straße, Blick nach Westen



Heeper Straße, Höhe Kleingartenanlage, Blick nach Westen



Heeper Straße Höhe Haus Nr. 256, Blick nach Westen



Heeper Straße Höhe Haus Nr. 207, Blick nach Westen



Heeper Straße Höhe An d. Walkenmühle, Blick nach Westen



Heeper Straße Höhe Hanfstraße, Blick nach Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde[2] *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*
● Prüfung einer koordinierten LSA-Steuerung der kurz hintereinanderliegenden Knoten Heeper Straße / Auf dem Langen Kampe / Am Venn und Heeper Straße / Ziegelstraße zur Vermeidung von erhöhten Störungen durch wiederholte Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge. *Lärmminderung um 1 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*

[2] als kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Lärmminderung; zur Vermeidung von Verlagerungseffekten in die parallel verlaufende Bleichstraße sollte in dieser zeitgleich Tempo 30 angeordnet werden
Durch die im Zuge des Umbaus vorgesehene Umklassifizierung der Heeper Straße zur Kreisstraße soll das politisch beschlossene Ziel einer Geschwindigkeits-reduzierung langfristig gesichert werden.

Mittelfristige Maßnahme

- Umbau der Heeper Straße zwischen Teutoburger Straße und Am Venn[3]. Der noch in Planung befindliche Umbau beinhaltet die Neuaufteilung der Verkehrsräume zugunsten der Flächen für den Umweltverbund. Für einen barrierefreien Ausbau der Gehweganlagen ist die Anlage von Radverkehrsanlagen vorgesehen, der Seitenraum wird hierfür auf mindestens 5 m Breite ausgebaut. Damit kann neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs auch der Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Bebauung als Beitrag zur Lärmminderung vergrößert werden. Zur Optimierung der Lärmminderungswirkung sollten die Breiten der Seitenräume durchgehend so groß wie möglich sein. Die angestrebte Fahrbahnbreite von mind. 6,50 m (Begegnung Bus / Bus) sollte möglichst nicht überschritten werden.
  In die Maßnahme ist nach vorliegender Planung darüber hinaus eine Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV und eine verbesserte Überquerung der Heeper Straße mit Mittelinseln integriert.
  Lärmminderung durch Umbaumaßnahme bis 1 dB(A)
  Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
  bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)
  bei Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Belägen (s.u.) können weitere Lärmminderungen erreicht werden

- Eine Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche (entsprechend LMFO)[4] soll im Zuge der Umbaumaßnahme erfolgen
  Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

- Bus-Beschleunigung mit Pförtneranlage sowie barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen zur Förderung ÖPNV-Nutzung geplant
  Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund (s.u.) und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
  bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)

Passiver Schallschutz

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

[3] Entsprechend Drucksache 6458/2020-2025; (Stand Herbst 2023: Vorplanungsbeschluss, mit einer Realisierung wird bis 2029 gerechnet)

[4] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 8.056 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

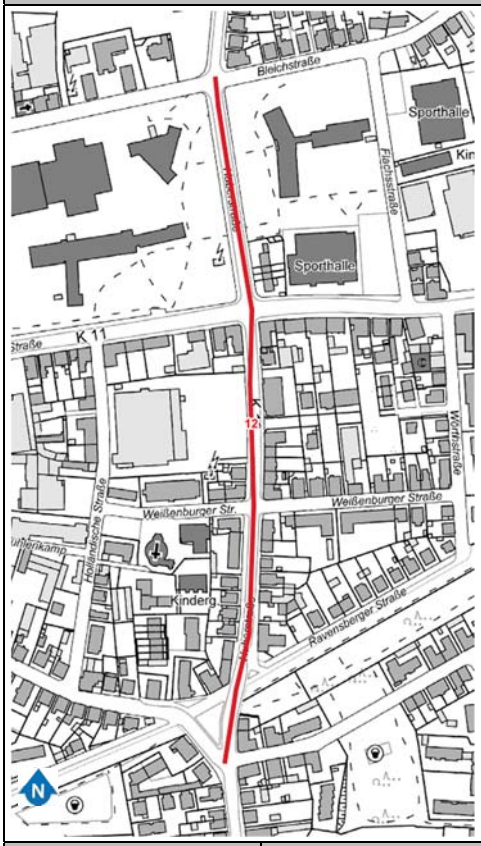
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 12

Huberstraße

von Bleichstraße bis Mühlenstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Huberstraße, Bleichstraße - Mühlenstraße			
Länge 612 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.757	2.163		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend zwischen Bleichstraße und Heeper Straße ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend zwischen Heeper Straße und Mühlenstraße ab 70/60 dB(A);	9.748-12.436	3-4	30/50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Linksabbiegestreifen von Süden in die Bleichstraße, von Norden in die Heeper Straße, von Norden in die Mühlenstraße; Radfahrstreifen beidseitig im Bereich der Kreuzung Oststraße / Mühlenstraße	Geringe bis mittlere Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Fuß- und Radweg teilweise zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzungen mit Bleichstraße, Heeper Straße und Oststraße / Mühlenstraße (keine Nachtabschaltung); Streckenbezogenes Tempo 30 im Abschnitt zwischen Heeper Straße und Ravensberger Straße	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Bushaltestelle Ravensberger Straße: Buslinien 196 und 369	Vermutlich nicht bedient wegen der Baustelle
Bebauung und Gebäudenutzung	Berufsschulgelände zwischen Bleichstraße und Heeper Straße und Mehrfamilienhaus im Bereich der Kreuzung Heeper Straße. Überwiegende viergeschossige Wohnbebauung zwischen Heeper Straße und Mühlenstraße mit gelegentlicher EG-Nutzung; auf der Westseite auch großflächiger Einzelhandel	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beitrag Nr. 62: Stärkung Radverkehr; Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Bleichstraße, Heeper Straße und Oststraße / Mühlenstraße sind Unfallschwerpunkte	

Huberstraße Höhe Heeper Straße, Blick nach Norden



Huberstraße Kreuzung Weißenburger Straße, Blick nach Norden



Huberstraße Kreuzung Ravensburger Straße, Blick Richtung Norden



Huberstraße Kreuzung Mühlenstraße, Blickrichtung Nordwesten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Umgesetzte Maßnahmen ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche im Zuge Kanalbau[2] zwischen Heeper Straße und Oststraße umgesetzt *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Heeper Straße und Bleichstraße (Erweiterung bereits bestehender Tempo 30 - Anordnung zw. Mühlenstraße und Heeper Straße) nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde: *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

[2] der Kanalbau mit neuer Fahrbahndecke ist abgeschlossen, Fahrbahnsanierung auch entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Mittelfristige Maßnahme ● Neue Umsteige- und Verknüpfungsanlage[3] im Bereich der Carl-Severing-Schulen für Angebotsverbesserung bzw. Attraktivitätssteigerung umweltfreundlicher Verkehrsmittelnutzung sowie zur Förderung der Multimodalität[4] und damit verbunden Änderung Modal-Split[5] mit Reduzierung Kfz-Verkehr. *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 2.163 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[3] Neubau einer Verknüpfungshaltestelle „Huberstraße“; dieser Verknüpfungspunkt soll die Bus-zu-Bus-Umstiege erleichtern und auch eine denkbare Stadtbahntrasse zukünftig ermöglichen, siehe auch NVP (2021): Anlage 1, S. 152

[4] Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege

[5] Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

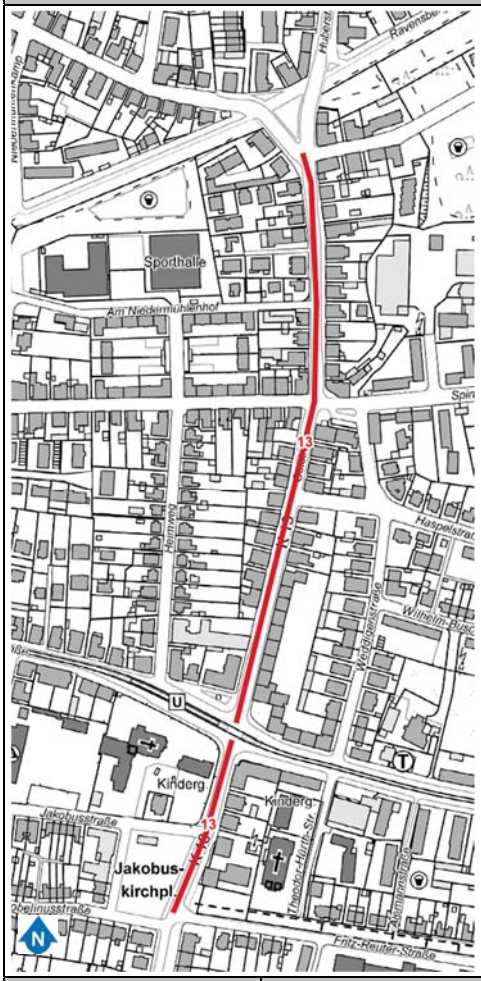
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 13

Oststraße / Prießallee

von Mühlenstraße bis Fritz-Reuter-Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Oststraße / Prießallee, Mühlenstraße - Fritz-Reuter-Straße			
Länge 659 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
2.016	2.389		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) zwischen Mühlen- und Spindelstraße durchgehend ab 70/60 dB(A) (sonst punktuell)	7.164-10.772	1-4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an den Kreuzungen Mühlenstraße, Spindelstraße, Oelmühlenstraße / Oldentruper Straße und Jakobusstraße; Querungsanlagen: Mittelinsel an der Kreuzung Fritz-Reuter-Straße, Fußgängerfurten an der	Sehr geringe Fahrbahnschäden nördlich der Oelmühlenstraße; Südlich davon mittlere Fahrbahnschäden

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		lichtsignalgesteuerten Kreuzung Oldentruper Straße / Oelmühlenstraße; Beidseitiger Radfahrstreifen zwischen der Mühlen- und Oelmühlenstraße; Parkstreifen an der Oststraße 59	
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg zwischen Oldentruper Straße / Oelmühlenstraße und Mühlenstraße. Getrennter Geh- und Radweg zwischen Oldentruper Straße / Oelmühlenstraße und Fritz-Reuter-Weg. Gehwegparken Höhe Haus Nr. 34-18 an der Westseite und 13-1 an der Ostseite	Belagsschäden nicht sichtbar; Fuß- und Radweg teilweise zu schmal, insb. durch Gehwegparken
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Mühlenstraße, Spindelstraße und Oelmühlenstraße / Oldentruper Straße (keine Nachtabschaltung); Zwischen Fritz-Reuter-Straße und Oelmühlenstraße streckenbezogenes Tempo 30 werktags zwischen 7:00 Uhr und 17:30 Uhr.	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Spindelstraße: Buslinie 369 und Anruf-Sammel-Taxi (AST)	Haltestelle beidseitig auf dem Gehweg und ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Überwiegend beidseitig 1- bis 4-geschossige Wohngebäude. In den Kreuzungsbereichen Mühlenstraße, Spindelstraße und Oelmühlenstraße gewerbliche Nutzung im EG. An der Kreuzung Oelmühlenstraße Oldentruper Straße auch Bürogebäude und verschiedene EG-Nutzungen; An der Ostseite der Prießallee vorwiegend Wohnnutzung, auf der westlichen Straßenseite auch Wochenmarkt bzw. Parkfläche	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beiträge Nr. 24 und 64: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (2x); Lärmmindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche	
Bemerkungen		Kreuzungen mit Mühlenstraße und Oelmühlenstraße / Oldentruper Straße sind Unfallschwerpunkte	

Oststraße Kreuzung Niedermühlenhof, Blick nach Norden



Oststraße Kreuzung Spindelstraße, Blick nach Süden



Oststraße Kreuzung Oldentruper Straße, Blick nach Norden



Prießallee Höhe Jakobusstraße, Blick nach Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahmen
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
● Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung oder einer verkehrsabhängigen / bedarfsgesteuerten LSA-Steuerung (im Nachtzeitraum) am KP Oststraße / Spindelstraße *Lärmminderung um 1 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*
● Barrierefreier Ausbau der Haltestellen zur Förderung des ÖPNV (Haltestelle Ravensberger Straße umgesetzt, Haltestelle Spindelstraße wird ab 2026 ausgebaut)[2]. *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung*

[2] Entsprechend NVP (2021), Anlage 2, Tabelle: Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen; Zeithorizont nach Auskunft des Amtes für Verkehr (Stand Februar 2024)

Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen; *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung um 1 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Prüfung Aufhebung von Gehwegparken zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur und Förderung des zu Fuß Gehens sowie Verbesserung des Verkehrsflusses durch Reduzierung der Parkvorgänge bei Wegfall von Parkflächen; *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* *Lärmminderung durch Verbesserung Verkehrsfluss < 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 2.389 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

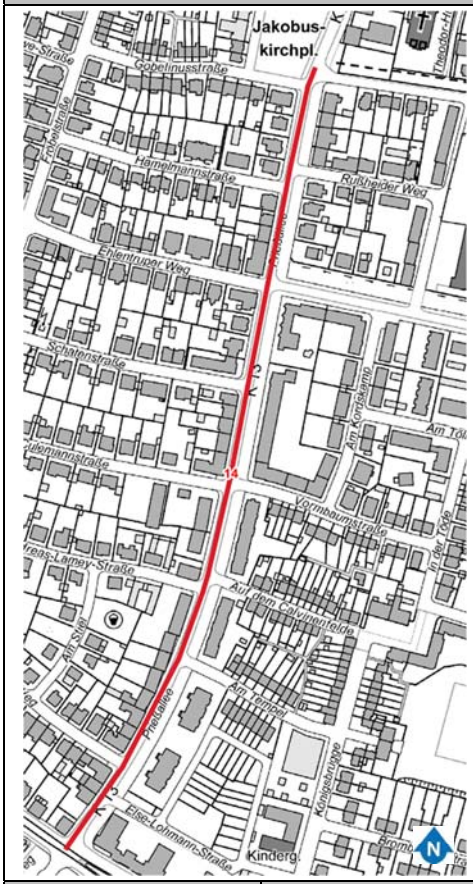
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 14

Prießallee

von Fritz-Reuter-Straße bis Detmolder Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Prießallee, Fritz-Reuter-Straße - Detmolder Straße			
Länge 701 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
990	1.018		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der Westseite Nähe Detmolder Straße ab 70/60 dB(A)	6.868-7.534	1	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 3-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Detmolder Straße mit Linksabbiegestreifen von Norden nach Osten; Fahrbahnrandparken im Straßenraum an der Westseite zwischen Hamelmannstraße und Höhe Haus Nr. 14, zwischen Schatenstraße und Culemannstraße sowie der Andreas-Lamey-Straße und Am Tiefen Weg;	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	Beidseitig straßenbegleitender Gehweg / Radfahrer frei; An der Ostseite zwischen Gobelinusstraße und Else-Lohmann-Straße Parken im Seitenraum (Parkstreifen mit Baumstandorten); ab Else-Lohmann-Straße bis Schatenstraße ergänzend Diagonalparken zwischen Gehweg und Grundstücken mit Baumstandorten	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg an der Westseite zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Detmolder Straße (keine Nachtabschaltung); Streckenbezogenes Tempo 30 werktags 7:00 Uhr bis 17:30 Uhr zwischen Fritz-Reuter-Straße und Rußheider Weg	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Zwischen Ehlentruper Weg und Fritz-Reuter-Straße verkehrt die Buslinie 136	Keine Haltestelle im Abschnitt
Bebauung und Gebäudenutzung		2- bis 5-geschossige Wohngebäude an beiden Straßenseiten; EG-Nutzung teilweise an den Kreuzungen vorhanden; Haus Nr. 51-57: Parkflächen zwischen den Gebäuden	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beiträge Nr. 37, 52, 53 und 57: Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger; Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung (3x); Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (3x); Verbesserung Verkehrsfluss;	
Bemerkungen		Kreuzungen mit Ehlentruper Weg und Detmolder Straße sind Unfallschwerpunkte	

Prießallee, Parken an beiden Straßenseiten; Ausblick von Am Tiefen Weg in Richtung Norden



Prießallee, Parken im östlichen Seitenraum; Ausblick von Auf dem Calvinenfelde in Richtung Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahmen ● Prüfung der Neuordnung des Parkens zur Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr im Straßenraum und Förderung deren Nutzung (z.B. Aufhebung Fahrbahnrandparken und Einrichtung Schutzstreifen) *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Fahrbahnsanierung zwischen Andreas-Lamey-Straße und Detmolder Straße mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.018 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

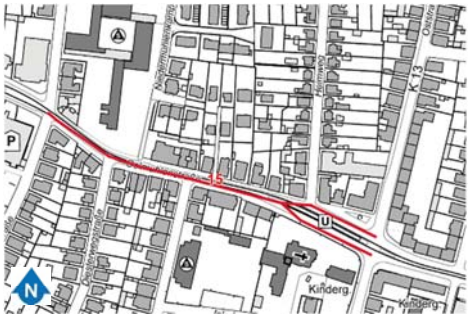
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 15

Oelmühlenstraße

von Eduard-Windthorst-Straße bis Oststraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Oelmühlenstraße, Eduard-Windthorst-Straße - Oststraße; Stadtbahn im gesamten Abschnitt			
Länge 375 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
983	1.349		
Stadtbahnverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Stadtbahnverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
164	193		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) zw. Eduard-Windthorst-Str. und Heimweg ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) zw. Eduard-Windthorst-Str. und Heimweg ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) durchgehend ab 65/55 dB(A);[2]	5.263-10.260	4	30[3]

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

[2] Erschütterungen durch die Stadtbahn sind nicht Bestandteil der strategischen Lärmkartierung nach 34. BImSchV

[3] In der Kartierung 50 km/h berücksichtigt

Lärmminderungs-potenziale		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Oststraße mit Abbiege- und Einfädelspuren sowie Stadtbahnhaltestelle in Mittellage; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an der signalisierten Kreuzung Oststraße sowie Fußgänger-LSA Höhe Haus Nr. 101 und östl. Eduard-Windthorst-Straße; Westlich der Haltestelle straßenbündiger Gleiskörper der Stadtbahn; Parken an der südlichen Straßenseite fast im ganzen Abschnitt, an der Nordseite auf Höhe ca. Haus Nr. 81-89 und 103-105. gepflasterter Parkstreifen	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) nach Anmerkung mittlere bis starke Fahrbahnschäden unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg und beidseitiger Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege überwiegend zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung Oststraße / Oldentruper Straße (keine Nachtabschaltung) Tempo 30-Strecke	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Stadtbahnhaltestelle Oststraße: Linien 3, 4, 10, 17, 18, 19; Bushaltestelle Oststraße: Nachtbus N9	Stadtbahnhaltestelle: Bahnsteig in Mittellage, barrierefrei; Bushaltestelle am Fahrbahnrand, ohne Wartefläche und Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Dreigeschossige Wohngebäude mit intensiver Wohnnutzung, z.T. Büro-nutzung, z.T. Handelsflächen im EG; Schulgelände (Gymnasium) an der Nordseite Nähe Eduard-Windthorst-Straße	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung mit Oststraße / Oldentruper Straße ist Unfallschwerpunkt	Baustelle im Bereich Stadtbahnhaltestelle Oststraße

Oelmühlenstraße Höhe Fröbelstraße in Richtung Westen; Tempo-30-Strecke



Stadtbahnhaltestelle Oststraße mit Baustelle auf der angrenzenden Fahrspur in Richtung Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Umgesetzte Maßnahme ● Beim Einbau neuer Gleise im Zuge des Hochbahnsteigneubaus (Stadtbahn) „Krankenhaus Mitte“ zwischen Spindelstraße und Eduard-Windthorst-Str. (westl. des Lärmbrennpunktes) wurden 2019 von moBiel soweit nötig und materialabhängig möglich die Gleise vorbeugend geschliffen, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wurde[4] ● Die Fahrbahnsanierung wurde im Zuge des Hochbahnsteigneubaus zwischen Spindelstraße und Eduard-Windhorst-Straße mit lärmmindernder Fahrbahnoberfläche durchgeführt *Lärmminderung belagsabhängig 3–5 dB(A)*
Mittel- bis langfristige Maßnahme ● Beim Einbau neuer Gleise im Zuge weiterer Gleissanierungen der Stadtbahn am gesamten Lärmbrennpunkt ab 2027 sollen die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[5] *Lärmminderung bis zu 5 dB(A)* ● Im Teilbereich zwischen Eduard-Windthorst-Straße und Heimweg Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO vorgesehen[6], Durchführung im

4 Die mit der Sanierung erfolgte Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

5 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 wird von moBiel ein vorbeugendes Schleifen neuer Gleise materialabhängig zur Lärmminderung angewendet; zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

6 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung zw. Bielsteinstraße und Heimweg hiermit teilweise abgedeckt

Zusammenhang mit weiterer Gleissanierung empfohlen *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe) ● Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung *Lärmminderung bis zu 10 dB(A)*[7]
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.349 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[7] Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 16

Oldentruper Straße

von Oststraße bis Höhe Haus Nr. 84

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Oldentruper Straße, Oststraße - Höhe Haus Nr. 84 (Abzweig Stadtbahn); Stadtbahn im gesamten Abschnitt			
Länge 802 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
2.602	3.717		
Stadtbahnverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Stadtbahnverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
158	219		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) durchgehend ab 70/60 dB(A)[2]	5.872-12.999	5-6	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Oststraße mit Abbiege- bzw. Einfädelspuren; Straßenbündiger Gleiskörper der Stadtbahn; zw. Oststr. und Wilbrandstraße Gleiskörper Ri. Westen durch Markierung für Kfz-Verkehr gesperrt;	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) nach Anmerkung mittlere Fahrbahnschäden unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

[2] Erschütterungen durch die Stadtbahn sind nicht Bestandteil der strategischen Lärmkartierung nach 34. BImSchV

		Stadtbahnhaltestelle Sieker Mitte östl. Kreuzung Am Rußkamp in Mittellage; Gleiskörper in Richtung Osten ab Haltestelle straßenbündig, in Ri. Westen durch Markierung für Kfz-Verkehr gesperrt; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den signalisierten Kreuzungen Oststraße und Am Rußkamp, Fußgänger-LSA westl. Hartlager Weg und am östl. Ende der Haltestelle Sieker Mitte; Parken am Fahrbahnrand: an der südlichen Straßenseite Diagonalparken Höhe Haus Nr. 2-8, Längsparken Höhe Haus Nr. 10-26 und 44-56; an der Nordseite zwischen Am Rußkamp und Wilbrandstraße Längsparken am Fahrbahnrand	
	Neben-anlagen	Beidseitig Gehweg und beidseitig straßenbegleitender Radweg im Seitenraum;	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege Nähe der Kreuzung Oststraße zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Oststraße / Oldentruper Straße und Am Rußkamp / Oldentruper Straße (keine Nachtabschaltung bzw. keine Info über Nachtabschaltung); Fußgänger-LSA an der Kreuzung Hartlager Straße (Nachabschaltung zwischen 2 und 4 Uhr) und an der Stadtbahnhaltestelle Sieker Mitte (Nachtabschaltung unklar)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Stadtbahnhaltestelle Sieker Mitte: Linien 4; Bushaltestelle Sieker Mitte: Nachtbus N9	Stadtbahnhaltestelle in Mittellage, barrierefrei; Bushaltestelle: beidseitig auf dem Gehweg und ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Zwischen Oststraße und Wilbrandstraße 3- bis 5-geschossige Mehrfamilienwohnhäuser, meist mit EG-Nutzung; gewerbl. Nutzung an der Einmündung Weddingenstraße; Zwischen Wilbrandstraße und Harrogate Allee kleinere vorwiegend zweigeschossige Wohngebäude; im Bereich Haltestelle Sieker Mitte Wohnnutzung und gewerbl. Nutzung	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg zwischen der Oststraße und Harrogate Allee	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beitrag Nr. 8:	

	Lärmmindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche;	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Oststraße, Wilbrandstraße und Harrogate Allee sind Unfallschwerpunkte	

Oldentruper Straße, Höhe Tankstelle Richtung Osten



Stadtbahnhaltestelle Sieker Mitte mit Bahnsteig in Mittellage, von Harrogate Allee Richtung Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

Umgesetzte Maßnahme

- Beim Einbau neuer Gleise im Zuge des Hochbahnsteigneubaus „Sieker Mitte“ zwischen Haus-Nr. 55 und 85 der Oldentruper Straße wurden 2020–21 von moBiel soweit nötig und materialabhängig möglich die Gleise vorbeugend geschliffen, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wurde[3].
- Eine Fahrbahnsanierung wurde im Zuge des Hochbahnsteigneubaus im Bahnsteigbereich mit lärmmindernder Fahrbahnoberfläche durchgeführt
  Lärmminderung belagsabhängig 3–5 dB(A)

Kurzfristige Maßnahme

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde[4]
  Lärmminderung 2 - 3 dB(A)

[3] Die mit der Sanierung erfolgte Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

[4] Nach Auskunft des Amtes für Verkehr ist Tempo 30 bereits angeordnet aber noch nicht umgesetzt (Stand Februar 2024)

● Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung (außerhalb der Stadtbahn-Betriebszeiten) oder einer verkehrsabhängigen / bedarfsgesteuerten LSA-Steuerung (im Nachtzeitraum) unter Berücksichtigung Bevorrechtigung Stadtbahn während der Betriebszeiten am KP Oldentruper Straße / Am Rußkamp *Lärmminderung um1 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*
Langfristige Maßnahme
● Fahrbahnsanierung zwischen Hartlager Weg und Harrogate Allee mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[5] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe)
● Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung *Lärmminderung bis zu 10 dB(A)[6]*
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 3.717 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[5] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

[6] Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

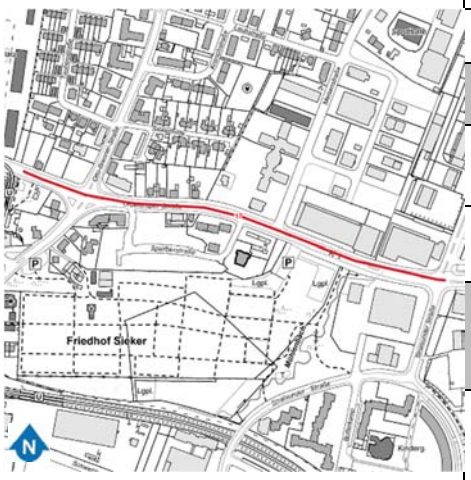
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 17

Oldentruper Straße

von Höhe Haus Nr. 84 bis Stralsunder Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Oldentruper Straße, Höhe Haus Nr. 84 - Stralsunder Straße			
Länge 693 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
424	702		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der /Otto-Brenner-Straße ab 70/60 dB(A);	12.999-13.893	5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen an der Kreuzung Otto-Brenner-Straße mit Linksabbiegestreifen und freiem Rechtsabbieger und an der Stralsunder Straße mit drei Spuren stadtauswärts und zwei stadteinwärts Zwischen den Kreuzungsbereichen ist die Fahrbahn 3-streifig, wobei der mittlere Fahrstreifen für Linksabbieger und zwei Mittelinseln genutzt wird	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Querungsanlagen: Fußgänger- und Radverkehrsfurten an den lichtsignalgesteuerten Knoten mit der Stralsunder und Otto-Brenner-Straße, ergänzend Fußgängerüberwege über den freien Rechtsabbieger Otto-Brenner-Straße; Mittelinseln auf Höhe des Haus Nr. 105 und 122 Schutzstreifen zwischen Otto-Brenner-Straße und Knotenpunktzulauf Stralsunder Straße für Fahrräder. Parkbucht auf Höhe der Haus Nr. 4.	
	Neben-anlagen	Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Durch den straßenbegleitenden Radweg sind die Gehwege teilweise zu schmal Radfahrende können zwischen dem Schutzstreifen und dem getrennten Geh- und Radweg beidseitig wählen. Ausnahme ist die Kreuzung Stralsunder Straße sowie der Abschnitt westlich der Otto-Brenner-Straße, wo der Schutzstreifen nicht vorhanden ist.
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Otto-Brenner-Straße und Stralsunder Straße (keine Nachtabschaltung); Signalisierung an der Stadtbahnüberquerung Höhe Haus Nr. 84 (Nachtabschaltung unklar)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestellen Technologiezentrum und Großmarkt: Buslinie 369, Nachtbus N9 und Anruf-Sammel-Taxi (AST)	Bushaltestelle Technologiezentrum beidseitig ohne Häuschen, Großmarkt mit Häuschen und nur stadtauswärts
Bebauung und Gebäudenutzung		Mischgebiet im westlichen Bereich des Abschnitts zwischen der Kreuzung Meisenstraße und der Haus Nr. 84 mit Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie gewerblicher Nutzung (Tankstelle, Hotel, Autohändler, Bäckerei). Auffällig ist das 10-geschossige Gebäude an der Kreuzung Sperber-straße. Zwischen Meisenstraße und der Stralsunder Straße keine Wohnnutzung (große Industrieunternehmen sowie Friedhof).	
Schulwege		Kein ausgewiesener Schulweg	

Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Otto-Brenner-Straße und Stralsunder Straße sowie Einmündung Meisenstraße sind Unfallschwerpunkte	

Oldentruper Straße Höhe südliche Bushaltestelle Großmarkt, Blick nach Westen



Oldentruper Straße Höhe Otto-Brenner-Straße, Blick nach Osten



Oldentruper Straße Höhe Haus Nr. 101, Blick nach Westen



Oldentruper Straße Höhe Haus Nr. 108, Blick nach Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Teilabschnitt zwischen Höhe Hausnr. 84 und Meisenstraße (Grund: Abschnitt mit Wohngebäuden) nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde [2] *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

[2] Entsprechend Amt für Verkehr, Straßenverkehrsbehörde ist T30 auf dem empfohlenen Abschnitt angeordnet, aber noch nicht umgesetzt (Stand Februar 2024)

- Rückbau des freien Rechtsabbiegers von / in der südlichen Otto-Brenner-Straße in die Oldentruper Straße mit Förderung Fußverkehr durch deutliche Erhöhung der Gehwegbreiten und Verbesserung der Querung sowie Lärmminderung im Knotenbereich durch Reduzierung Fahrbahnflächen und Abstandsvergrößerung des Kfz-Verkehrs zu betroffenen Gebäuden
  Lärmminderung an den Gebäuden am Knotenpunkt 2 - 3 dB(A)

Langfristige Maßnahme

- Zwischen Otto-Brenner-Straße und Meisenstraße (Oldentruper Str. 121) Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[3]
  Lärmminderung belagsabhängig 3 - 5 dB(A)

Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert

- Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 702 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[3] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

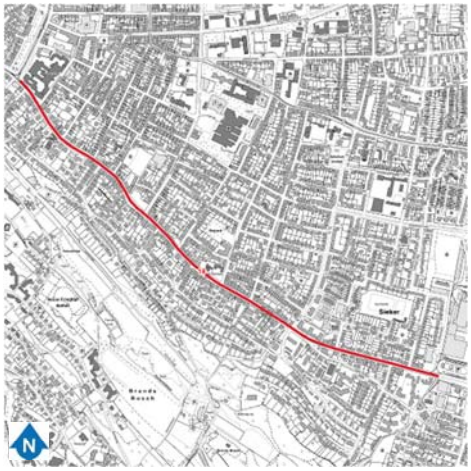
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 18

Detmolder Straße

von Niederwall bis Am Ellernkamp

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Detmolder Straße, Niederwall - Am Ellernkamp; Stadtbahn im gesamten Abschnitt			
Länge 2.146 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
13.774	16.508		
Stadtbahnverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Stadtbahnverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
873	1094		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/65 sowie 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) durchgehend ab 65/55 sowie 70/60 dB(A)[2]	28.098-34.430	2	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4-streifige Asphaltfahrbahn mit straßenbündigem Gleiskörper auf den inneren Fahrstreifen; Mittelstreifen unterschiedlicher Breite zwischen den inneren Fahrstreifen, der in Knotenpunktsbereichen zugunsten von Linksabbiegestreifen aufgelöst wird.	Geringe bis mittlere Fahrbahnschäden

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

[2] Erschütterungen durch die Stadtbahn sind nicht Bestandteil der strategischen Lärmkartierung nach 34. BImSchV

		Kreuzung Niederwall: Aufweitung Ri Knoten mit eigenem Gleis für Stadtbahn (abmarkierte Fläche, für Kfz gesperrt); Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den Knoten Niederwall, Mittelstraße, August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Mozartstraße, Diesterwegstraße, Prießallee, Königsbrügge, Wilhelms-Raabe-Straße; Fußgänger-LSA an beiden Enden der Stadtbahnhaltestelle Mozartstraße, an der Einmündung Fröbelstraße, am östl. Ende Stadtbahnhaltestelle Prießallee; Parken in Parkbuchten, abschnittsweise auf der Nord- oder Südseite Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn	
	Neben-anlagen	Gehweg beidseitig	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehwege teilweise zu schmal (insb. neben Parkbuchten)
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Knoten mit Niederwall, Mittelstraße, August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Prießallee, Königsbrügge, Wilhelm-Raabe-Straße (keine Nachtabschaltung); Fußgänger-LSA an der Stadtbahnhaltestelle Mozartstraße (beidseitig, keine Nachtabschaltung), Stadtbahnhaltestelle Prießallee (Höhe Haus Nr. 149, Nachtabschaltung unklar) und an der Kreuzung Fröbelstraße (Nachabschaltung 2 bis 4 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld; Parkplätze teilweise bewirtschaftet (werktags tagsüber)
ÖPNV		Stadtbahnhaltestellen Mozartstraße, Prießallee, Teutoburger Straße und August-Bebel-Straße: Linie 2 Bushaltestellen Sparrenstraße, August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Mozartstraße, Prießallee: Nachtbus N5	Stadtbahnhaltestellen Mozartstraße und Prießallee mit Mittelbahnsteig, barrierefrei, Teutoburger Straße und August-Bebel-Straße ohne Bahnsteig; Bushaltestellen am Fahrbahnrand, einseitig oder beidseitig ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		2- bis 6-geschossige Einzelgebäude, Mischnutzung im gesamten Abschnitt, Wohngebäude mit z.T. EG-Nutzung und einzelne Bürogebäude, Amts- und Landgericht, Synagoge sowie Lebensmittelhandel und Tankstelle;	

Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge Nr. 5 und 54: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (2x); Stärkung Radverkehr; Verbesserung Verkehrsfluss; Änderungen Fahrbahnquerschnitt, Flächennutzung, Abstandsvergrößerung	
Bemerkungen	Bereich zwischen Landgericht und Sieker sowie Kreuzungen mit Teutoburger Straße und Prießallee sind Unfallschwerpunkte	

Detmolder Straße Höhe Gartenstraße, Richtung Westen



Detmolder Straße Höhe August-Bebel-Straße, Richtung Westen



Detmolder Straße Höhe Ludwig-Lepper-Straße, Richtung Westen



Detmolder Straße Höhe Ludwig-Lepper-Straße, Richtung Osten



Mittelbahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Mozartstraße / Synagoge, Richtung Osten

Mittelbahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Mozartstraße / Synagoge, Richtung Westen



Detmolder Straße Höhe Prießallee, Richtung Westen



Detmolder Straße Höhe Prießallee, Richtung Osten



Detmolder Straße Höhe Graudenzer Straße, Richtung Westen



Detmolder Straße Höhe Graudenzer Straße Richtung Osten





Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Nachtzeitraum nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A) im Nachtzeitraum*

- Neubau von Hochbahnsteigen an den Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße zur ÖPNV-Förderung ist in Planung: Verbesserung der Zugänglichkeit und Barrierefreiheit der Stadtbahnhaltestellen[3]; hierbei Sanierung des Gleisbereichs

- Fahrbahnsanierung im Zuge des Hochbahnsteigneubaus an den Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße in den Gleisbereichen mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche.
  Lärmminderung durch Fahrbahnsanierung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

- Beim Einbau neuer Gleise im Zuge des Hochbahnsteigneubaus an den Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße sollen die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[4][5]
  Lärmminderung bis 5 dB(A)

- Prüfung einer verkehrsabhängigen / bedarfsgesteuerten LSA-Steuerung (im Nachtzeitraum) an den Knotenpunkten Mittelstraße, August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Prießallee, Königsbrügge, Wilhelm-Raabe-Straße sowie an den Fußgängerfurten der Stadtbahnhaltestellen Mozartstraße und Prießallee
  Lärmminderung 1 dB(A) im Umfeld der Lichtsignalanlagen durch verbesserten Verkehrsfluss

Langfristige Maßnahme

- Der Umbau des Straßenraums der Detmolder Straße auch außerhalb der Stadtbahnhaltestellen mit Prüfung eines besonderen Gleiskörpers[6] für die Stadtbahn[7] wird langfristig angestrebt. Für den besonderen Gleiskörper wird ein begrünter Bahnkörper zur Lärmminderung an der Stadtbahnstrecke empfohlen; weiteres Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes, neben der Stadtbahnmaßnahme werden auch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr[8] angestrebt.
  Lärmminderung im Stadtbahnverkehr durch begrünten Bahnkörper um 7 dB(A)

---

3 Entsprechend NVP (2021), Anlage 1, S. 205; Umsetzungszeitraum 2027; nach Auskunft Amt für Verkehr derzeit in Planung (Stand Februar 2024)

4 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 wird von moBiel ein vorbeugendes Schleifen neuer Gleise materialabhängig zur Lärmminderung angewendet, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

5 Die mit der Sanierung erfolgende Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

6 Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse getrennt

7 Siehe auch NVP (2021); Besonderer Gleiskörper zur Beschleunigung der Stadtbahn (Rückstauproblematik), Umsetzungshorizont bis 2030

8 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2034 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen; aktuell wird eine alternative Fahrradverbindung über den Ehlentruper Weg vorgesehen, da bei den aktuellen Verkehrsmengen im Straßenraum keine adäquate Radverkehrsführung möglich ist.

Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen; *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* ● Fahrbahnsanierung im Zuge des Umbaus mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche *Lärmminderung durch Fahrbahnsanierung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)* ● Beim Einbau neuer Gleise im Zuge des Umbaus außerhalb der Stadtbahnhaltestellen sollen die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[9][10] *Lärmminderung bis 5 dB(A)*
Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe) ● Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung *Lärmminderung bis zu 10 dB(A[11])*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 16.508 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

9 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 wird von moBiel ein vorbeugendes Schleifen neuer Gleise materialabhängig zur Lärmminderung angewendet, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

10 Die mit der Sanierung erfolgende Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

11 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

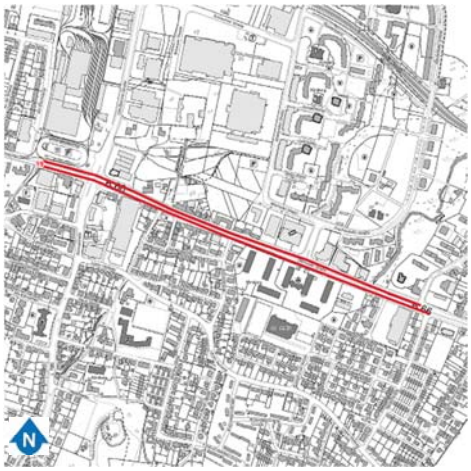
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 19

Detmolder Straße

von Am Ellernkamp bis Elpke

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Detmolder Straße, Am Ellernkamp - Elpke			
Länge 1.141 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
2.571	3.717		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 70/60 dB(A);	15.242-16.806	2-4	50-60

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4-streifige Asphaltfahrbahn; Fahrtrichtung getrennt durch durchgängigen Mittelstreifen. Linksabbiegestreifen in die Osningstraße, Otto-Brenner-Straße, Wismarer Straße, Georg-Müller-Gesamtschule und Elpke sowie die Möglichkeit für einen U-Turn auf Höhe des Meier-Sieker-Wegs. Rechtsabbiegestreifen in die Osningstraße, Otto-Brenner-Straße, Wismarer Straße, Detmolder Straße (Höhe Haus Nr. 318) und Herderstraße. Signalisierte Fußgängerfurten gibt es beidseitig an den Kreuzungen Wismarer Straße und Osningstraße / Otto-Brenner-Straße.	Geringe Fahrbahnschäden

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Zudem ist auf Höhe des Meier-Sieker-Wegs eine Fußgänger-LSA. Eine Mittelinsel gibt es auf Höhe der Stadtbahn-Haltestelle Sieker. Beidseitiger Radschutzstreifen zwischen Haus Nr. 230 und der Kreuzung Osningstraße / Otto-Brenner-Straße. Mischverkehr zwischen Am Ellernkamp und der Haltestelle Sieker. Parkstreifen zwischen den Kreuzungen Osningstraße und Wasserstraße und Höhe Haus Nr. 314 sowie 320 an der Südseite; an der Nordseite Höhe ca. Haus Nr. 303 und 251-277.	
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg zwischen Osningstraße / Otto-Brenner-Straße; Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Osningstraße / Otto-Brenner-Straße und Elpke.	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehwege für die gemeinsame Nutzung mit Fahrrädern teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Otto-Brenner-Straße, Osningstraße, Elpke, Wismarer Straße (keine Nachtabschaltung); Fußgänger-LSA an der Kreuzung Meier-Sieker-Weg (abgeschaltet 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestellen Herderstraße und Greifswalder Straße: Buslinien 33 und133, Nachtbus N5 und Anruf-Sammel-Taxi (AST)	Bushaltestelle Herderstraße nur stadteinwärts mit Wartehaus; Greifswalder Straße: Wartehaus nur stadtauswärts
Bebauung und Gebäudenutzung		Sehr heterogene Nutzung entlang der Straße z. T. mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnungen darüber. Außerdem gastronomische Nutzungen im Umfeld der Haltestelle Sieker. 2- bis 4-geschossige Wohngebäude v. a. im Bereich zwischen den Kreuzungen Wismarer Straße und Meier-Sieker-Weg. Großer Baumarkt nahe der Kreuzung Osningstraße auf der Südseite. Zudem ein Supermarkt an der Kreuzung Elpke und weitere gewerbl. Nutzungen. Auf Höhe der Wismarer Straße befindet sich die Georg-Müller-Gesamtschule.	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg, außer der nördlichen Straßenseite zwischen der Haus Nr. 303 und Kreuzung Elpke	

Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Otto-Brenner-Straße / Osningstraße, Greifswalder Straße und Elpke sind Unfallschwerpunkte	

Detmolder Straße, Höhe Haltestelle Sieker, Blick nach Westen



Detmolder Straße, Höhe Haltestelle Sieker, Blick nach Osten



Detmolder Straße, Höhe Haus Nr. 265, Blick nach Westen



Detmolder Straße, Höhe Haus Nr. 314, Blick nach Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nachts am gesamten Lärmbrennpunkt[2] nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

[2] Entsprechend Information des Amtes für Verkehr, Straßenverkehrsbehörde ist Tempo 30 am 04.10.22 bereits abschnittsweise angeordnet zwischen Haus Nr. 173 bis 299 sowie 331 bis 387

Langfristige Maßnahmen

- Straßenbauliche Umgestaltung der Detmolder Straße im Zuge der Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen[3]; angestrebt wird ein integrierter Umbau mit Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen[4] zugunsten eines besonderen Gleiskörpers[5] für die Stadtbahn und der Verbesserung der Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr[6]. Im Zuge der Umgestaltung soll die Abstandsvergrößerung zwischen Kfz-Verkehr und Bebauung zur Lärmminderung geprüft werden.
  Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A)
  Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
  bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)

- Fahrbahnerneuerung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche im Zuge des Umbaus.
  Lärmminderung durch Fahrbahnsanierung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

- Beim Einbau neuer Gleise im Zuge der Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen sollen die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[7]
  Lärmminderung bis 5 dB(A)

Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe)

- Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung
  Lärmminderung bis zu 10 dB(A8)

3 Siehe auch Drucksache Nr. 6964/2020-2025, Abschluss der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Stadtbahn nach Hillegossen vom 18.10.2023

4 Entsprechend MIV-Konzept (2021), Anhang: Reduzierung von Fahrstreifen mehrstreifiger Fahrbahnen

5 Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse getrennt

6 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur, Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage (beidseitig; Breite: ≥ 2,30 m) oder Einrichtung von Radfahrstreifen (Breite: ≥ 2,55 m); Baubeginn 2035 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen

7 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

8 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 3.717 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

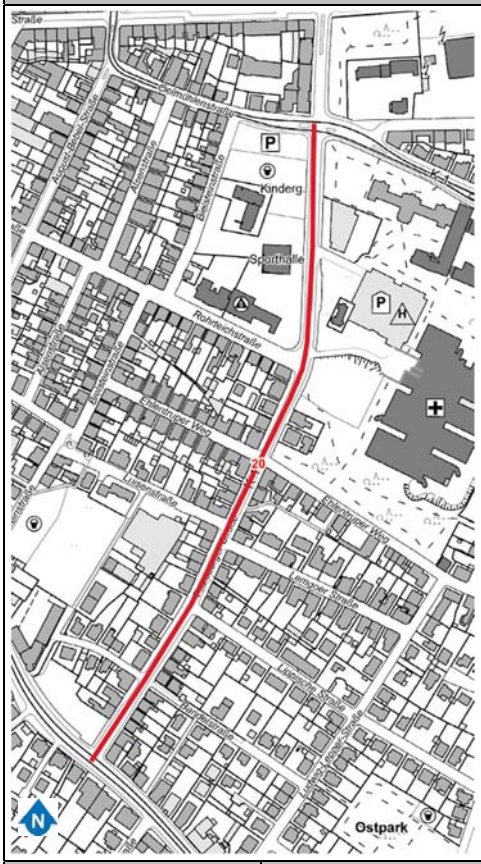
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 20

Teutoburger Straße

von Detmolder Straße bis Oelmühlenstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Teutoburger Straße, Detmolder Straße – Oelmühlenstraße			
Länge 686 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
2.404	3.040		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend bis Rohrteichstraße, ab 70/60 dB(A) danach punktuell ab 65/55 dB(A)	9.549-10.354	2	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen mit Linksabbiegestreifen gibt es an den Kreuzungen Detmolder Straße, Rohrteichstraße (Klinikum), zum Ärztehaus (Haus Nr. 60) und Oelmühlenstraße. Zudem gibt es einen Rechtsabbiegestreifen in die Detmolder Straße. Lichtsignalgesteuerte Fußgängerfurten gibt es an den	Geringe Fahrbahnschäden;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Kreuzungen Detmolder Straße und Oelmühlenstraße. Zudem liegt an der Kreuzung Rohrteichstraße eine Mittelinsel für Fußgänger. Zwischen der Detmolder Straße und dem Ehlentruper Weg gibt es in nördliche Richtung einen Radfahrstreifen. Parken am Fahrbahnrand beidseitig ab der Detmolder Straße bis zur Rohrteichstraße (zwischen Luisenstraße und Ehlentruper Weg nur an der Ostseite, ab dem Ehlentruper Weg bis zur Rohrteichstraße nur an der Westseite)	
	Neben-anlagen	Getrennter Geh- und Radweg auf der Westseite. Auf der Ostseite zwischen Detmolder Straße und Ehlentruper Weg ausschließlich Gehweg und zwischen Ehlentruper Weg und Oelmühlenstraße ein getrennter Geh- und Radweg.	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Detmolder Straße und Oelmühlenstraße (keine Nachtabschaltung); Fußgänger-LSA an der Kreuzung Ehlentruper Weg (abgeschaltet von 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehren keine öffentlichen Verkehrsmittel	
Bebauung und Gebäudenutzung		Ab der Kreuzung Detmolder Straße bis zum Ehlentruper Weg 1- bis 3-geschossige Wohnbebauung (freistehende Häuser meistens ohne Erdgeschossnutzung); Ehlentruper Weg – Rohrteichstraße an der Westseite 3- bis 4-geschossige Gebäude und weiter in Richtung Norden bis zur Kreuzung Oelmühlenstraße ein Schulgelände mit Sportplätzen usw.; An der Ostseite ein großes Klinikumgelände	
Schulwege		Empfohlener Gehweg beidseitig ab der Kreuzung Detmolder Straße bis zum Ehlentruper Weg und ab der Rohrteichstraße weiter nach Norden nur an der Westseite	

Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge Nr. 1, 18, 20 und 21: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (2x); Stärkung Radverkehr; Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger; Errichtung Lärmschutzwände,-wälle Straßen; Lärmvorsorge räumliche Planung/Stadtumbau;	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Detmolder Straße und Oelmühlenstraße sind Unfallschwerpunkte	

Teutoburger Straße, Höhe Bandelstraße, Blick nach Norden



Teutoburger Straße, Höhe Ehlentruper Weg, Blick nach Süden



Teutoburger Straße, Höhe Haus Nr. 44, Blick nach Norden



Teutoburger Straße, Höhe Ärztehaus, Blick nach Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde[2] *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)* ● Prüfung einer verkehrsabhängigen / bedarfsgesteuerten LSA-Steuerung (im Nachtzeitraum) an der Einmündung Detmolder Straße *Lärmminderung <1 dB(A) im Umfeld der Knoten*
Langfristige Maßnahme ● Geänderte Straßenraumaufteilung geplant, die einen beidseitigen Radweg vorsieht (Markierung) oder alternativ eine Geschwindigkeitsbeschränkung[3]; die Beibehaltung der Geschwindigkeitsreduzierung (aus Lärmschutzgründen, s.o.) wird zur Lärmminderung auch bei Anlage eines Radweges empfohlen. *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung (bei Markierung Radweg) bis 1 dB(A)* *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 3.040 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Nach Auskunft des Amtes für Verkehr wurde Tempo 30 im Abschnitt zwischen Ehlentruper Weg und Rohrteichstraße bereits angeordnet

[3] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2035 entsprechend Auskunft Amt für Verkehr (Stand Februar 2024)

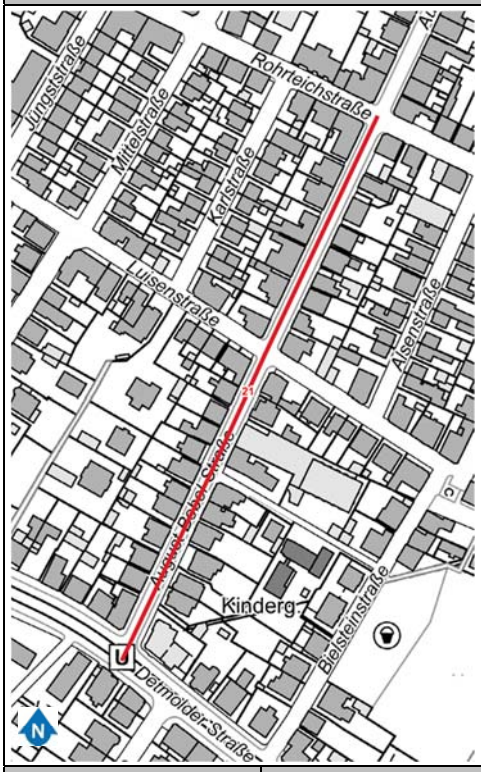
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 21

August-Bebel-Straße

von Detmolder Straße bis Rohrteichstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
August-Bebel-Straße, Detmolder Straße – Rohrteichstraße			
Länge 335 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.071	1.351		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	5.492-5.911	4-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr; Beidseitiges halbseitiges Parken auf den Gehwegen Querungen: Fußgängerfurten an den signalisierten Knoten mit Detmolder Straße und Rohrteichstraße	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß LMFO-Konzept unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Gehweg beidseitig	Belagsschäden nicht sichtbar; Verbleibende Gehwege durch halbseitiges Parken sehr schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Detmolder Straße und	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Rohrteichstraße (keine Nachtabschaltung)	Parkplätze teilweise bewirtschaftet (werktags tagsüber)
ÖPNV	Im Abschnitt fahren keine öffentlichen Verkehrsmittel	
Bebauung und Gebäudenutzung	Blockbebauung mit 1- bis 3-geschossigen Wohngebäuden; Gewerbliche Erdgeschossnutzung in geringen Maßen vorhanden	
Schulwege	Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge Nr. 36 und 43: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (2x); Verbesserung Verkehrsfluss	
Bemerkungen	Kein ausgewiesene Unfallschwerpunkt	

August-Bebel-Straße, Höhe Haus Nr. 190, Blick nach Norden



August-Bebel-Straße, Höhe Kreuzung Luisenstraße, Blick nach Norden





August-Bebel Straße, Höhe Rohrteichstraße, Blick nach Süden

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)* ● Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am Knoten mit der Rohrteichstraße Prüfung einer verkehrsabhängigen / bedarfsgesteuerten LSA-Steuerung (im Nachtzeitraum) mit Berücksichtigung der Stadtbahn-Bevorrechtigung am Knoten mit der Detmolder Straße *Lärmminderung um 1 – 3 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*
Mittelfristige Maßnahme ● Aufhebung des halbseitigem Gehwegparkens zur Verbesserung der Gehweginfrastruktur und Förderung des Fußverkehrs sowie Verbesserung des Verkehrsflusses durch Reduzierung der Parkvorgänge bei Wegfall von Parkflächen *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung Emittent (Kfz-Verkehr) — Immissionsort (Wohnbebauung) < 1 dB(A)* *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* *Lärmminderung durch Verbesserung Verkehrsfluss < 1 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] zwischen Rohrteichstraße und Luisenstraße *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.351 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

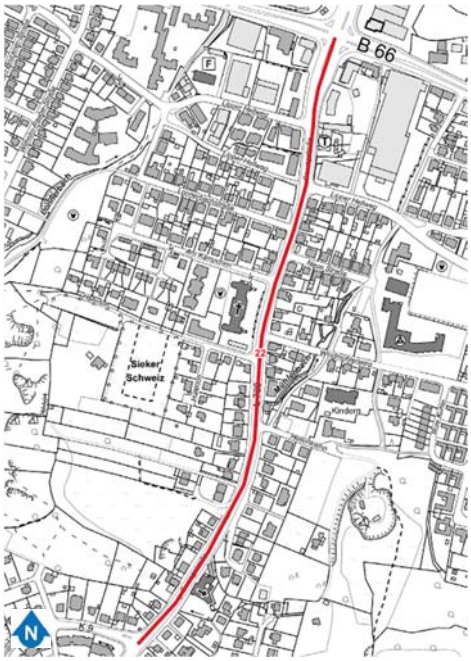
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 22

Osningstraße

von Detmolder Straße bis Bodelschwinghstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Osningstraße, Detmolder Straße – Bodelschwinghstraße			
Länge 939 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
3.698	5.170		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	18.479-18.908	5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn zwischen der Bodelschwinghstraße und dem Lipper Hellweg. 4-streifige Asphaltfahrbahn zwischen Lipper Hellweg und der Kreuzung Detmolder Straße. 2-streifige Linksabbieger und ein Rechtsabbieger auf die Detmolder Straße. Linksabbieger zudem an den Kreuzungen Lipper Hellweg, Lonnerbachstraße, Neue Straße, Am Kämpchen, Windmühlenweg, Haferloh und Hellenkamp; Mittelstreifen zwischen Haus Nr. 86 und 64.	Sehr geringe bis geringe Fahrbahnschäden;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den signalisierten Kreuzungen Bodelschwinghstraße, Lipper Hellweg und Detmolder Straße; Fußgänger-LSA auf Höhe des Windmühlenwegs. Radfahrstreifen entlang des gesamten Abschnitts, der auf Höhe der Bushaltestelle Waldkrug in einen Schutzstreifen übergeht. Im Umfeld Kreuzung Bodelschwinghstraße Radverkehr im Mischverkehr; Abschnittsweise Parkbuchten zwischen dem Radfahrstreifen und dem Gehweg.	
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Bodelschwinghstraße, Lipper Hellweg, Detmolder Straße (keine Nachtabschaltung); Fußgänger-LSA an der Kreuzung Windmühlenweg (Abschaltung 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Buslinien 136 und 236 an den Haltestellen Waldkrug und Windmühlenweg. AST-Linie zudem an der Haltestelle Waldkrug.	Beide Haltestellen am Gehweg und ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Ab der Kreuzung Bodelschwingh-straße bis zum Hellenkamp lockere Bebauung mit zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden, vorwiegend Wohnnutzung; Religiöse Einrichtungen auf Höhe Haus Nr. 89 und gegenüber der Kreuzung Windmühlenweg. Vereinzelte gewerbliche Nutzung im EG nördlich der Kreuzung Windmühlenweg. Nördlich des Lipper Hellweg an der westlichen Seite mehrere 3-geschossige Mehrfamilienhäuser. Gewerbliche Nutzung auf der Ostseite durch eine Tankstelle, einen Supermarkt und gastronomischen Betrieben.	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung mit Detmolder Straße ist Unfallschwerpunkt	

Osningstraße, Höhe Lipper Weg, Blick nach Norden



Osningstraße, Höhe Lonnerbachstraße, Blick nach Süden





Osningstraße, Höhe Haus Nr. 71, Blick nach Norden

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Umgesetzte Maßnahme ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] umgesetzt *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 5.170 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

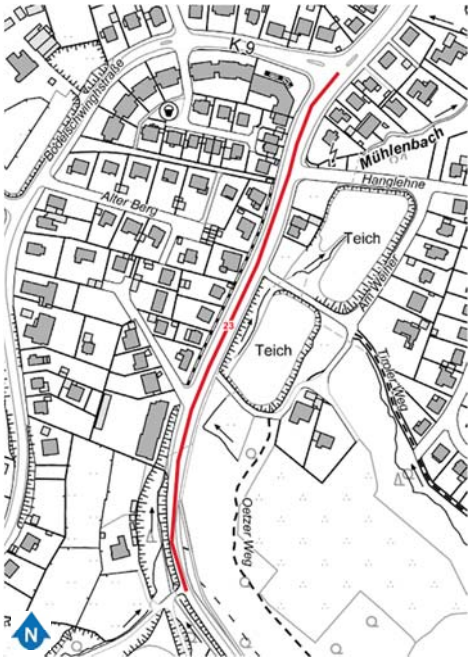
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 23

Osningstraße

von Bodelschwinghstraße bis Höhe Haus Nr. 144

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Osningstraße, Bodelschwinghstraße - Höhe Haus Nr. 144			
Länge 445 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
482	776		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	10.077-10.570	6	50/70

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn mit überwiegend breitem gesperrten Mittelstreifen; an der Kreuzung Bodelschwinghstraße; Linksabbieger in die Hanglehne und Stichstraße Osningstraße (Höhe Haus Nr. 132). Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.	geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg zwischen Bodelschwinghstraße und Haus Nr. 136. Einseitiger Gehweg bis zur Haus Nr. 142. Dieser geht in einen unbefestigten straßenbegleitenden Fußweg (Radfahrer frei) über.	Belagsschäden nicht sichtbar;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzung mit Bodelschwinghstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt ab Ortseingangsschild in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Im Abschnitt fährt die Buslinie 236, ohne Halt	
Bebauung und Gebäudenutzung	2- bis 3-geschossige Wohngebäude; An der Ostseite bis auf die Haus Nr. 109 keine Bebauung zwischen Haus Nr. 144 und Hanglehne. Nördlich davon stehen Einfamilienhäuser.	
Schulwege	Empfohlener Gehweg bis zur Höhe ca. Haus Nr. 132	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Osningstraße, Höhe Bodelschwinghstraße, Blick nach Süden



Osningstraße, Höhe Haus Nr. 124, Blick nach Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Da ausschließlich eine Durchführungsempfehlung zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Lärmbrennpunkt vorliegt, ergibt sich keine Minderung des Außenlärms.

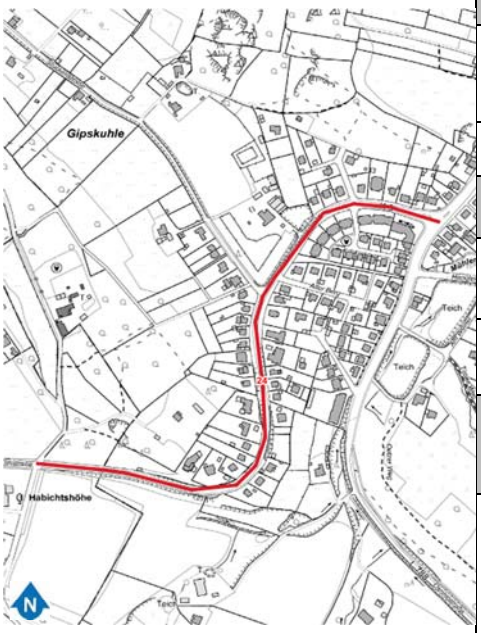
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 24

Bodelschwinghstraße

von Osningstraße bis Promenade

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Bodelschwinghstraße, Osningstraße - Promenade			
Länge 932 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
725	1.044		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	10.774-11.456	4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung zur Osningstraße mit Linksabbiegerspur. Weitere Linksabbiegespur zu den Hausnummern 9. Querungsanlagen: Fußgängerfurt am lichtsignalgesteuerten Knoten mit Osningstraße; Mittelinsel Höhe Haus Nr. 11 Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt	geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Gehweg überwiegend beidseitig, z.T. nur einseitig, überwiegend sehr schmal.	Belagsschäden nicht sichtbar;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzung mit Osningstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Haltestelle Stückenstraße: Buslinie 136 und Anruf-Sammel-Taxi (AST)	Haltestelle in beide Richtungen ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	Zwei- bis dreigeschossige Ein- bis Mehrfamilienhäuser, Wohnnutzung; Im Bereich der Promenade Ackerflächen an der südlichen und Wald an der nördlichen Seite	
Schulwege	Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Bodelschwinghstraße, Höhe Promenade, Blick nach Osten



Bodelschwinghstraße, Höhe Haus Nr. 66, Blick nach Westen





Bodelschwinghstraße, Höhe Osningstraße, Bick nach Westen

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zwischen Osningstraße und Haus Nr. 39 (Abschnitt mit Wohnbebauung) nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur mit abschnittsweise Verbreiterung der Gehwege und Einrichtung Querungsanlagen an Haltestelle und Promenade sowie Verbesserung Radverkehrsführung durch einseitige Markierungslösung (voraussichtlich Schutzstreifen)[2] Ziel ist die Neuverteilung der Flächen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur *Lärmminderung langfristig mit Änderung Modal-Split[3] und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen; bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.044 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2028 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen

[3] Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

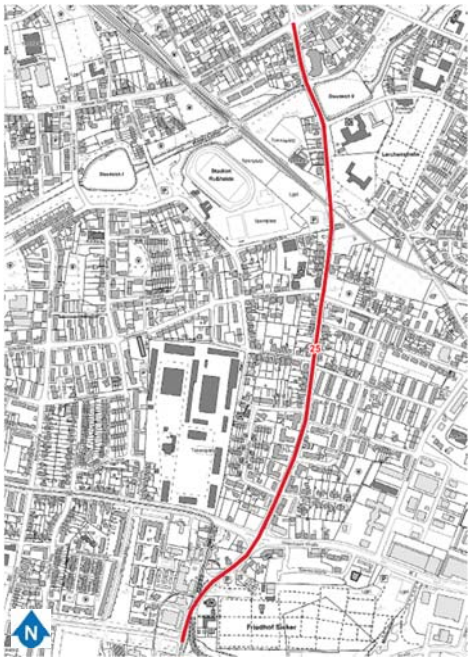
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 25

Otto-Brenner-Straße

von Ehlentruper Weg bis Heeper Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Otto-Brenner-Straße, Ehlentruper Weg - Heeper Straße			
Länge 1.703 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
3.688	4.794		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A);	12.785-14.094	4-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn mit mehreren Linksabbiegestreifen. Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den lichtsignalgesteuerten Knoten mit der Heeper Straße, Lerchenstraße und Oldentruper Straße; Fußgängerüberweg in Höhe Laubstraße; Mittelinsel auf Höhe Nachtigallstraße und Haus Nr. 143; Fußgänger-LSA auf Höhe Spindelstraße Radfahrstreifen beidseitig zwischen Oldentruper Straße und Leineweberstraße.	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) sowie LMFO unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Busbuchten an den Haltestellen Meisenstraße und Martin-Luther-Platz; Beschrankter Bahnübergang auf Höhe Mühlenstraße Parken in Parkbuchten abschnittsweise nördlich der Oldentruper Straße	
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Oldentruper Straße und Leineweberstraße; in diesem ausschließlich Gehweg.	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Knoten mit Heeper Straße, Oldentruper Straße (keine Nachtabschaltung) und Lerchenstraße (abgeschaltet 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr); Fußgänger-LSA nördl. der Spindelstraße (abgeschaltet 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr); LSA an der Kreuzung mit der Eisenbahn (b. B.)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Zwischen der Heeper Straße und Lerchenstraße fahren die Buslinien 21 und 22; Bushaltestelle Meisenstraße: Linie 24 und Nachtbus N9 Bushaltestelle Martin-Luther-Platz: Buslinie 24, Nachtbus N9 und Anruf-Sammel-Taxi (AST); Bushaltestellen Dompfaffweg und Otto-Brenner-Straße: Buslinien 24, 369, Nachtbus N9 und Anruf-Sammel-Taxi (AST); Bushaltestelle Lutherkirche: Buslinie 24 und Nachtbus N9	Bushaltestelle Meisenstraße: beidseitig auf dem Gehweg und mit einem Häuschen, verfügt über eine Tasche fürs Anhalten des Buses; Bushaltestelle Martin-Luther-Platz mit Busbuchten, Häuschen nur an der Ostseite; Bushaltestelle Dompfaffweg: Häuschen nur an der Ostseite; Bushaltestelle Otto-Brenner-Straße: Häuschen an keiner Straßenseite; Bushaltestelle Lutherkirche: nur an der Ostseite (an der Westseite erst nach der Kreuzung Ehlentruper Weg) und mit Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Heterogener Straßenverlauf mit wechselnd gewerblicher- und Wohnnutzung: zw. Heeper Straße und Nachtigallstraße Wohngebiet auf der Westseite und Mischgebiet auf der Ostseite. südlich davon Luttergrünzug, einzelne Wohngebäude und Polizeirevier; zw. Bahnstrecke und Leineweberstraße Wohngebäude mit gewerblichen Nutzungen v. a. in den EG; zw. den Einmündungen; zw. Leineweberstr. und Oldentruper Str. Wohnhäuser und diverse	

	gewerbliche und gesundheitsrelevante Einrichtungen; zw. Oldentruper Straße und Ehlentruper Weg liegen der Siekerfriedhof, gewerbl. Gebäude sowie einige Wohnhäuser.	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg zwischen der Heeper Straße und Oldentruper Straße	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Heeper Straße, Lerchenstraße, Oldentruper Straße und Ehlentruper Weg sind Unfallschwerpunkte	

Otto-Brenner-Straße, Höhe Kranichstraße, Blick nach Norden



Otto-Brenner-Straße, Höhe Elsternstraße, Blick nach Norden



Otto-Brenner-Straße, Höhe Bahnübergang, Blick nach Norden



Otto-Brenner-Straße, Höhe Lerchenstraße, Blick nach Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zwischen Mühlenstraße und Oldentruper Straße (770m, Abschnitt mit durchgehender Wohnbebauung) nach

Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde
Lärmminderung 2 - 3 dB(A)

Langfristige Maßnahme

- Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] zwischen Heeper Straße und Höhe Hausnr. 68A
  Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

- Entsprechend Nahverkehrsplan[3] Bus-Beschleunigung mit Pförtneranlage am KP Otto-Brenner-Straße / Spindelstraße und separate Busspur im Abschnitt Detmolder Str. - Oldentruper Straße. Darüber hinaus ist die Verbreiterung der vorhandenen Radverkehrsanlage (beidseitig) zwischen Ehlentruper Weg[4] und Oldentruper Straße sowie Leineweber Straße und Heeper Straße vorgesehen[5];
  Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
  bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)
  Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung Emittent (Kfz-Verkehr) – Immissionsort (Wohnbebauung) < 1 dB(A)

Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert

- Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 4.794 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

---

2 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

3 Entsprechend NVP (2021), Anlage 1, Tabelle 40: Handlungsbedarf bei Bus-Beschleunigung, Umsetzungshorizont bis 2030

4 Die Maßnahme im RVK ist zwischen Detmolder Straße und Oldentruper Straße vorgesehen

5 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2029/2030 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 26

Brückenstraße

von Heeper Straße bis Nachtigallstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Brückenstraße, Heeper Straße - Nachtigallstraße			
Länge 106 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
61	85		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an Kreuzung Heeper Straße ab 65/55 dB(A);	2.065	5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; leichte Aufweitung an der Kreuzung Heeper Straße Rad- und Fußgängerfurt an dem lichtsignalgesteuerten Knoten mit der Heeper Straße Radverkehr im Mischverkehr	Mittlere bis starke Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		signalisierter Knoten mit Heeper Straße (abgeschaltet 21:00 Uhr bis 5:30 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Nachtigallstraße: Buslinien 21 und 22	Haltestelle nur an der Nordseite, mit Häuschen

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Bebauung und Gebäudenutzung	An der Nordseite ein 2- und ein 5-geschossiges Mehrfamilienhaus; an der Südseite kleinere 3-geschossige Wohngebäude; Gewerbliche EG-Nutzung an der Kreuzung Heeper Straße	
Schulwege	Kein ausgewiesener Schulweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beitrag Nr. 30: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	
Bemerkungen	Kreuzung mit Heeper Straße ist Unfallschwerpunkt	

Heeper Straße, Einfahrt in Brückenstraße, Blick nach Südwesten



Brückenstraße, Höhe Haus Nr. 8, blick nach Südosten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 85 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

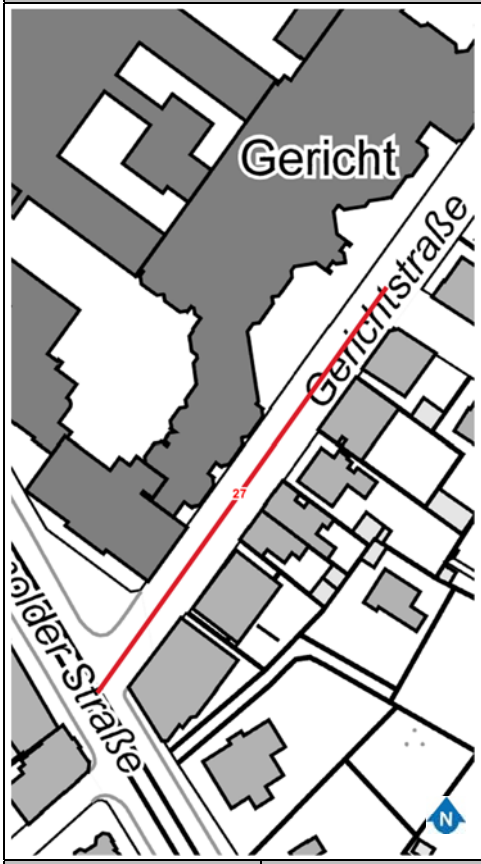
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 1

Lärmbrennpunkt 27

Gerichtstraße

von Detmolder Straße bis Luisenstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Detmolder Straße			
Länge 123 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
106	118		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der NO-Ecke / Detmolder Straße ab 65/55 dB(A)[2]	1.895	3	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Einstreifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn; Beidseitiges Parken auf Parkstreifen mit einseitig Baumstandorten; an der linken Fahrbahnseite z.T. halbseitiges Gehwegparken (2 Parkplätze)	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß LMFO unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar;

1 Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

2 Hauptlärmquelle Detmolder Straße, zu Lärmminderungsmaßnahmen s. LBP 18

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Im Abschnitt keine Lichtsignalanlagen, Einbahnstraße und Tempo-30-Zone	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Im Abschnitt fahren keine ÖPNV-Linien	
Bebauung und Gebäudenutzung	An der Ostseite Blockbebauung mit 2- bis 4-geschossigen Wohngebäuden; An der Westseite ein Gerichtsgebäude mit unterschiedlicher Geschossigkeit	
Schulwege	Keine ausgewiesenen Schulwege	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Gerichtstraße Höhe Luisenstr., Blick nach Süden



Gerichtstraße / Detmolder Straße



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Detmolder Straße und Rohrteichstraße über Gerichtstraße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Gerichtstraße
Langfristige Maßnahme ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[3] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 118 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[3] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

1.2 Handlungsraum - Lärmminderungskonzept 2 (HR-LMK2)

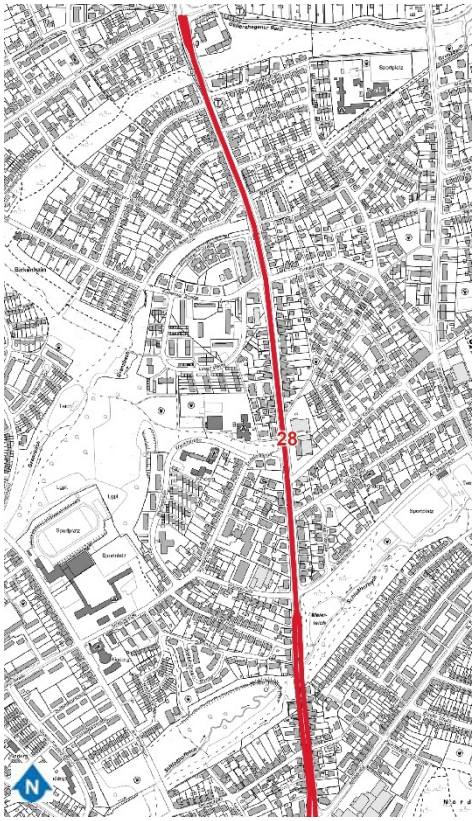
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 28

Jöllenbecker Straße

von Schuckertstraße bis Apfelstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Jöllenbecker Straße, Schuckertstraße - Apfelstraße; Stadtbahn im gesamten Abschnitt			
Länge 1.820 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
6.748	9.511		
Stadtbahnverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Stadtbahnverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
873	1.094		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 und 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) durchgehend ab 65/55 dB(A)[2]	6.864-17.736	4-5	50

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

[2] Erschütterungen durch die Stadtbahn sind nicht Bestandteil der strategischen Lärmkartierung nach 34. BImSchV

Lärmminderungs-potenziale		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen an der Kreuzung Schuckertstraße auf 4 Fahrstreifen mit Abbiege- und Einfädelspuren sowie Aufweitung an der Kreuzung Apfelstraße mit drei Fahrstreifen Richtung Süden; aufgeweiteter Straßenraum mit Linksabbiegespuren am Knoten mit Koblenzer Straße / Torfstichweg Stadtbahnführung südlich Schuckertstraße westlich neben den Fahrbahnen (Schotterbett, Grundstückszufahrten und ab Haltestellenbereich Voltmannstraße gepflastert); Einfädelung der Stadtbahnführung Höhe Lakemannstraße mit eigenständigen straßenbündiger Gleiskörper in Mittellage (gepflastert und abmarkiert), an Knotenpunkten ist der Gleiskörper überfahrbar; Stadtbahnhaltestellen (Koblenzer Straße, Auf der Hufe) in Mittellage mit Aufweitung der Stadtbahnflächen und des Straßenraums; Südlich der Stadtbahnhaltestelle Auf der Hufe Rampe des nach Norden führenden Stadtbahngleises (Übergang U-Bahn / oberirdisch); das nach Süden führende Gleis geht ab ca. Drögestraße über eine Rampe in die U-Bahn-Führung über; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den Knotenpunkten Schuckertstraße und Apfelstraße; Fußgänger-LSA südl. der Jülicher Straße und südl. der Lange Str., Mittelinseln nördlich der Lakemannstraße sowie am nördlichen und südl. Ende der Haltestellen Koblenzer Straße und Am Hufe sowie südl. des Knotens mit Koblenzer Straße / Torfstichweg und Höhe Drögestraße (alle mit Warnsignal Stadtbahn) Parken auf gepflastertem Parkstreifen am Fahrbahnrand: überwiegend an der östlichen Straßenseite, teilweise beidseitig und an der Westseite; im Bereich Stadtbahnhaltestelle Koblenzer Straße auf Westseite Erschließungsfahrbahn mit	Geringe Fahrbahnschäden

		Senkrechtparkplätzen zur Hauptfahrbahn, durch Grünstreifen abgetrennt; Zwischen Apfelstraße und Höhe Haus Nr. 153 an der Ostseite Schutzstreifen für Radverkehr	
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg (Radweg nicht im Bereich Schutzstreifen nördl. der Apfelstraße); zwischen Schuckertstraße und In den Barkwiesen auf der Westseite Gehweg / Radfahrer frei westlich der Gleise	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Schuckertstraße und Apfelstraße, (keine Nachtabschaltung); Signalisierung an der Stadtbahneinfädelung Höhe Lakemannstraße, (abgeschaltet 2:00 Uhr bis 4:00 Uhr); Fußgänger-LSA an den Kreuzungen Jülicher Straße und Lange Straße (abgeschaltet 2:00 bis 4:00 Uhr)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestellen Voltmannstraße, Koblenzer Straße: Stadtbahnlinie 3 und Nachtbus N2; Haltestelle Lange Straße, Auf d. Hufe: Stadtbahnlinie 3	Voltmannstraße: Stadtbahnhaltestelle und Bushaltestelle Richtung Süden in Seitenlage mit Häuschen Koblenzer Straße: Stadtbahnhaltestelle in Mittellage, Hochbahnsteig barrierefrei, Bushaltestelle am Fahrbahnrand; Lange Straße: Fahrbahnhaltestelle ohne Bahnsteig, nicht barrierefrei, Häuschen nur an der westlichen Straßenseite; Auf d. Hufe: Stadtbahnhaltestelle in Mittellage, Hochbahnsteig barrierefrei
Bebauung und Gebäudenutzung		An der Kreuzung Schuckertstraße beidseitig 2- bis 3-geschossige Wohngebäude mit EG-Nutzung; Grünzug Gellershagener Bach Haltestelle Voltmannstraße; Südlich davon 2-3-geschossige Wohngebäude, nur vereinzelt EG-Nutzung, einzelne gewerbliche Gebäude; Im Bereich Haltestelle Koblenzer Straße auf der Westseite zurückgesetzte Bebauung mit überwiegend gewerblicher Nutzung; Im weiteren Verlauf Wechsel aus 2-3-geschossigen Wohngebäuden und	

	einzelnen gewerblichen Nutzungen (großflächiger Einzelhandel); Höhe Haltestelle Auf der Hufe beidseitig Grünzug (Meierteich-Park, Grünzug Schloßhofbach) Am Knoten Apfelstraße 4- bis 5-geschossige Bebauung mit gemischten Nutzungen (Einzelhandel, Büro, Wohnungen)	
Schulwege	Empfohlener Gehweg zwischen Auf d. Hufe und Schuckertstraße an der Westseite; an der Ostseite zwischen Haltestelle Voltmannstraße und Jülicher Straße sowie Auf d. Hufe und Apfelstraße	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge mit den Nr. 9, 39, 45, 46 und 47: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (4x); Lärmmindernde Erneuerung Fahrbahnoberfläche; Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Apfelstraße, Torfstichweg und Schuckertstraße sind Unfallschwerpunkte	

Jöllenbecker Straße, Einfädelung der Stadtbahn in den Straßenraum Höhe Lakemannstraße



Jöllenbecker Straße, Haltestelle Koblenzer Straße mit Mittelbahnsteig, aus Richtung Norden

Jöllenbecker Straße, Stadtbahnhaltestelle Voltmannstraße, aus Richtung Süden



Jöllenbecker Straße südlich der Koblenzer Straße, Richtung Süden zum Supermarktgelände



Jöllenbecker Straße, Mittelbahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Auf der Hufe, aus Ri. Norden



Jöllenbecker Straße, Stadtbahnrampe kurz vor Apfelstraße, aus Richtung Norden





Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme „Zukunftsweisende Umgestaltung der Jöllenbecker Straße“[3] ● Das Projekt „Zukunftsweisende Umgestaltung der Jöllenbecker Straße“ soll die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur[4] und die VAMOS-Ertüchtigung[5] der Straße[6] zusammenführen. Weitere genannte Ziele sind die Beseitigung von unfallauffälligen

[3] Aktuell (Stand Februar 2024) ist die Maßnahme im Planfeststellungsverfahren

[4] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2024 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen

[5] VAMOS steht für eine neue Generation der Bielefelder Stadtbahn mit breiteren Wagen

[6] Entsprechend NVP (2021), Maßnahmen Stadtbahnnetz, Infrastrukturmaßnahmen, Umsetzungshorizont bis 2027

Streckenabschnitten, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Herstellung einer Straßenraumgestaltung mit angemessenen Flächen für den Fuß- und Radverkehr. Hierzu wird eine Umverteilung der Flächen zulasten des (ruhenden) Kfz-Verkehrs und zugunsten des Umweltverbundes als erforderlich angesehen.[7]
Maßnahmen zur Lärmminderung sind neben der Förderung der leisen Verkehrsarten des Umweltverbundes konkret eine mögliche / zu prüfende Abstandsvergrößerung zwischen Emittent (Kfz-Verkehr) und Immissionsort (Wohnbebauung). im Zuge des Ausbaus der Fuß- und Radwegeinfrastruktur und eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsflächen auch zur Unterstützung einer angemessenen Geschwindigkeit und eines stetigen Verkehrsflusses.
Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung und Verbesserung Verkehrsfluss 1 - 2 dB(A)
Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)

- Im Zuge der Umgestaltung soll bei erforderlichen straßenbaulichen Maßnahmen eine lärmmindernde Fahrbahnoberfläche im gesamten Abschnitt eingebaut werden.
  Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

- Im Zuge der VAMOS-Ertüchtigung[8] sollen bei erforderlichen Gleisbauarbeiten die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[9].
  Lärmminderung bis zu 5 dB(A)[10]

Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe)

- Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung
  Lärmminderung bis zu 10 dB(A)[11]

---

7 Siehe Beschlussvorlage Drucksachen-Nr. 4467/2020-2025/1; Umsetzungshorizont Sommer 2029

8 VAMOS steht für eine neue Generation der Bielefelder Stadtbahn mit breiteren Wagen

9 Die mit der Sanierung erfolgende Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

10 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 wird von moBiel ein vorbeugendes Schleifen neuer Gleise materialabhängig zur Lärmminderung angewendet, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

11 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 9.511 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

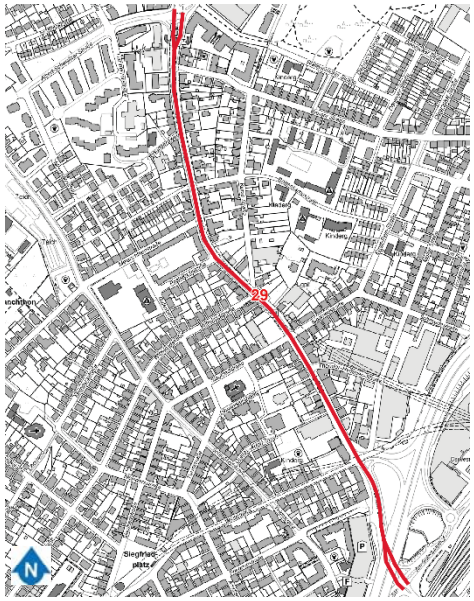
Handlungsraum - Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 29

Jöllenbecker Straße

von Apfelstraße bis Mindener Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Jöllenbecker Straße, Apfelstraße - Mindener Straße			
Länge 1.274 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
9.637	12.458		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 sowie 70/60 dB(A);	4.520-23.732	3-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 4-streifige Asphaltfahrbahn; Linksabbiegespuren an den Knoten Weststraße, Ostwestfalendamm, Am Güterbahnhof, Bremer Straße und Albert-Schweizer-Straße sowie ins Parkhaus am Hauptbahnhof. Dazwischen abschnittsweise Mittelstreifen mit Mittelinseln und Aufstellflächen; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den lichtsignalgesteuerten Knoten; Mittelinseln ergänzend auf Höhe Haus Nr. 120, 105 und 70. Beidseitiger Schutzstreifen zwischen Melanchthonstraße und Haus Nr. 115A. Ansonsten einseitiger Radschutzstreifen in nördlicher Richtung zw. Auffahrt	Mittlere bis starke Fahrbahnschäden; Schutzstreifen teilweise zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Ostwestfalendamm und Bremer Straße. Parkstreifen in nördlicher Fahrtrichtung zwischen Auffahrt Ostwestfalendamm und Bremer Straße.	
	Neben-anlagen	Getrennter Geh- und Radweg beidseitig zwischen Apfelstraße und Bremer Straße sowie zwischen Weststraße / Auffahrt Ostwestfalendamm und Am Güterbahnhof / Mindener Straße. Beidseitiger Gehweg zwischen Weststraße / Ostwestfalendamm und Bremer Straße. In Richtung Süden ist der Gehweg für Radfahrer frei gegeben.	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Knoten mit Apfelstraße, Melanchthonstraße, Siegfriedstraße, Weststraße / Auffahrt Ostwestfalendamm und Mindener Straße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestelle Nordpark, Wittekindstraße: Stadtbahnlinie 3, Buslinie 59 und Nachtbus N2 Bushaltestelle Mindener Straße: Buslinie 59 und Nachtbus N2	Nordpark: unterirdische Stadtbahnhaltestelle an der Kreuzung Apfelstraße / Albert-Schweizer-Straße; Bushaltestelle beidseitig mit Haltebucht ohne Wartehaus. Wittekindstraße: unterirdische Stadtbahnhaltestelle, Eingänge an beiden Straßenseiten; Bushaltestelle in nördliche Richtung mit Haltebucht, in südliche Richtung ohne. Mindener Straße: beidseitig auf dem Gehweg und ohne Häuschen, an der Ostseite mit Brücke Ostwestfalendamm überdacht
Bebauung und Gebäudenutzung		Überwiegend Wohnnutzung, v. a. zwischen Apfelstraße / Albert-Schweizer Straße und Höhe Friedrichstraße. Häufige gewerbliche und gastronomische Nutzung des EG insbes. an den Straßenecken. Hinzu kommen kleinere gewerbliche Betriebe, großflächiger Einzelhandel und Dienstleistungen. Im Bereich Ostwestfalendamm Parkhaus für den Hauptbahnhof.	
Schulwege		Empfohlener Gehweg zwischen Apfel- und Bremer Straße an der östl. Straßenseite, ab Melanchthon- bis Weststr. beidseitig, ab Weststr. bis Mindener Str. an der Westseite	

Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge mit den Nr. 31, 38, 49 und 61: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung (2x); Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger (2x); Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (3x); Verbesserung Verkehrsfluss; Stärkung ÖPNV (Bus/Bahn); Stärkung Radverkehr	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Mindener Straße, Siegfriedstraße, Bremer Straße und Apfelstraße sowie Bereich Höhe Haus Nr. 41 sind Unfallschwerpunkte	

Jöllenbecker Straße, Höhe Kurze Straße, Blick nach Norden



Jöllenbecker Straße, Höhe Kurze Straße, Blick nach Süden



Jöllenbecker Straße, Höhe Haus Nr. 43, Blick nach Norden



Jöllenbecker Straße Höhe Bökenkampstraße, Blick Richtung Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zwischen Weststraße und Bremer Straße (Abschnitt mit durchgehender Wohnbebauung) nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)* ● Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung an den KP Melanchthonstraße und Siegfriedstraße *Lärmminderung 1- 3 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*
Mittelfristige Maßnahme „Zukunftsweisende Umgestaltung der Jöllenbecker Straße[2]“ ● Das Projekt „Zukunftsweisende Umgestaltung der Jöllenbecker Straße“ soll die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur[3] mit weiteren Zielen wie die Beseitigung von unfallauffälligen Streckenabschnitten, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Herstellung einer Straßenraumgestaltung mit angemessenen Flächen für den Fuß- und Radverkehr verbinden. Hierzu wird eine Umverteilung der Flächen zulasten des (ruhenden) Kfz-Verkehrs und zugunsten des Umweltverbundes als erforderlich angesehen.[4] Maßnahmen entsprechend Radverkehrskonzept sind Radfahrstreifen zwischen Melanchthonstraße und Weststraße sowie Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage oder Radfahrstreifen zwischen Weststraße und Ostwestfalendamm sowie zwischen Apfelstraße und Melanchthonstraße[5]; mit der Führung des Radverkehrs auf verbesserter Radinfrastruktur erweitern sich die Flächen für den Fußverkehr Maßnahmen zur Lärmminderung sind neben der Förderung der leisen Verkehrsarten des Umweltverbundes konkret eine mögliche / zu prüfende Abstandsvergrößerung zwischen Kfz-Verkehr und Bebauung im Zuge des Ausbaus der Fuß- und Radwegeinfrastruktur. Zur Abstandsvergrößerung soll in Bereichen mit mehrstreifiger Fahrbahn die Rücknahme von Fahr- bzw. Abbiegestreifen geprüft werden. Die Reduzierung der Kfz-Verkehrsflächen soll auch zur Unterstützung einer angemessenen Geschwindigkeit und eines stetigen Verkehrsflusses angestrebt werden. *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung und Verbesserung Verkehrsfluss 1 - 2 dB(A)* *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*

2 Aktuell (Stand Februar 2024) ist die Maßnahme im Planfeststellungsverfahren

3 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2024 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen

4 Siehe Beschlussvorlage Drucksachen-Nr. 4467/2020-2025/1; Umsetzungshorizont Sommer 2029

5 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2024/2027 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen

● Im Zuge der Umgestaltung soll die Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[6] umgesetzt werden *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)* ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 12.458 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[6] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Handlungsraum - Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 30

Horstheider Weg

von Schuckertstraße bis Lange Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Horstheider Weg, Schuckertstraße - Lange Straße			
Länge 836 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
897	1.311		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A);	8.705-11.037	4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Querungsanlagen: Mittelinseln auf Höhe Torfstichweg und Haus Nr. 11, am Gellershagenpark Mittelstreifen mit mehreren Querungsmöglichkeiten; Im Bereich Schuckertstraße vorgezogene Seitenräume zur verbesserten Querung; Parkstreifen in südlicher Fahrtrichtung zwischen Gellershagenpark und Haus Nr. 47 sowie zwischen Mergenthalerweg und Torfstichweg. In nördliche Fahrtrichtung Parkstreifen zwischen	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß LMFO unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Haus Nr. 10-20 sowie zwischen Mergenthalerweg und Haus Nr. 40.	
	Neben-anlagen	Beidseitig durchgängiger getrennter Geh- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine LSA im Abschnitt	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestellen Mergenthaler Weg und Torfstichweg: Buslinie 59	Die beiden Haltestellen beidseitig auf dem Gehweg und ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Nördlich und südlich des Gellershagenpark beidseitig überwiegend freistehende 2-geschossige Wohngebäude ohne EG-Nutzung;	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg (außer dem Abschnitt entlang des Gellershagenparks)	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beiträge Nr. 14, 25, 50 und 59: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (4x); Stärkung Radverkehr; Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger; Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung;	
Bemerkungen		Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Horstheider Weg, Höhe Mergenthaler Weg, Blick Richtung Norden



Horstheider Weg, Höhe Haus Nr. 7, Blick nach Norden





Horstheider Weg, Höhe Lange Straße, Blick nach Norden

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zwischen Benzstraße und Lange Straße (Abschnitt mit Wohnbebauung) nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Zur Barrierefreiheit im ÖPNV ist der barrierefreie Ausbau oder Verlegung der Bushaltestelle Mergenthaler Weg geplant.[2] Die damit verbundene Förderung der ÖPNV-Nutzung kann langfristig zur Lärmminderung beitragen, wenn der Kfz-Verkehr dadurch reduziert wird. Ergänzend wird empfohlen, weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr zu prüfen. *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Zwischen Horstheider Weg Haus-Nr. 2A und Lange Straße Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[3] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

2 Entsprechend NVP (2021), Anlage 2, Tabelle: Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen - geplante Umsetzung 2026ff.

3 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.311 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 31

Sudbrackstraße

von Lange Straße bis Apfelstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Sudbrackstraße, Lange Straße – Apfelstraße			
Länge 478 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
858	1.152		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell und vorwiegend an der Ostseite ab 70/60 dB(A);	10.169-13.292	3-4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen im Bereich einer Mittelinsel und an der Kreuzung Apfelstraße für Linksabbieger; Zwischen Lange Straße und Grasweg beidseitig Schutzstreifen; Zwischen Am Bruche und Grasweg Richtung Norden Radfahrstreifen; in Gegenrichtung Radführung im Seitenraum, vom Gehweg durch Baumreihe getrennt; Querungsanlagen: Fußgängerfurten am LSA-Knoten Apfelstraße und Mittelinsel auf Höhe Lange Straße.	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Parken: in Parkbuchten an der westlichen Straßenseite Höhe Haus Nr. 107-109 sowie zw. Der Gunststraße und Grasweg; an der Ostseite auf Höhe Haus Nr. 92-94 und 102-106	
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg zwischen Lange Straße und Am Bruche. Getrennter Geh- und Radweg Richtung Süden zwischen Am Bruche und Apfelstraße sowie zwischen Apfelstraße und Haus Nr. 84 Richtung Norden.	Belagsschäden nicht sichtbar; Radwege zu schmal, Gehwege im Bereich der Parkbuchten zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Apfelstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Meierteich: Buslinie 59	Häuschen nur an der Westseite, zwischen dem Fuß- und Radweg
Bebauung und Gebäudenutzung		Überwiegend 2- bis 3-geschossige freistehende Wohnhäuser, teilweise gewerbliche EG-Nutzung, insbesondere zw. Lange Str. und Gunststraße; Zwischen Grasweg und Am Bruche Park mit Teich an der Westseite;	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beitrag Nr. 27: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	
Bemerkungen		Kreuzung mit Apfelstraße ist Unfallschwerpunkt	

Sudbrackstraße, Höhe Gunststraße, Blick nach Norden



Sudbrackstraße, Höhe Haus Nr. 84, Blick nach Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Zur Förderung der Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle Meierteich geplant[2] Die damit verbundene Förderung der ÖPNV-Nutzung kann langfristig zur Lärmminderung beitragen. *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Zwischen Gunststraße und Lange Straße Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[3] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.152 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend NVP (2021), Anlage 2, Tabelle: Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen — geplante Umsetzung 2026ff.

[3] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

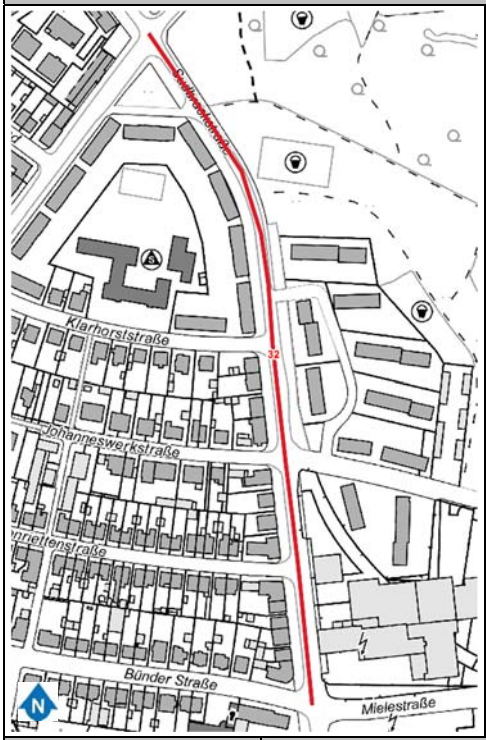
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 32

Sudbrackstraße

von Apfelstraße bis Mielestraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Sudbrackstraße, Apfelstraße – Mielestraße			
Länge 511 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.148	1.619		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); an der Westseite durchgehend ab 70/60 dB(A);	12.626-13.284	4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Querungsanlagen: Fußgängerfurt an der lichtsignalgesteuerten Kreuzung Apfelstraße; Mittelinsel auf Höhe Haus Nr. 69; beidseitiger Schutzstreifen ab Höhe Haus Nr. 77A;	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß LMFO unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung; Schutzstreifen und Radweg sind zu schmal (Radweg an der Westseite schmaler)
	Neben-anlagen	Durchgehend beidseitiger Gehweg bis auf den Bereich von Apfelstraße bis ca. 70 Meter südlich davon mit beidseitig getrenntem Geh- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehwege wegen der Parkplätze zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Senkrechtparken an der westlichen Straßenseite zwischen Haus Nr. 77A und Mielestraße; Senkrechtparken auf der Ostseite zwischen der Johanneswerkstraße und dem Sudbrackpark.	
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Apfelstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Klarhorststraße: Buslinie 27 und Nachtbus N3; Bushaltestelle Bünder Straße: Buslinie 27	Beide Haltestellen in beide Richtungen ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Vorwiegend dreigeschossige Mehrfamilienhäuser, teilweise mit EG-Nutzung; Östliche Straßenseite ist im oberen Drittel nicht bebaut (Sudbrackpark); Weitere Bebauung an der östlichen Straßenseite von der Fahrbahn abgerückt; Zwischen Henriettenstraße und Mielestraße größeres Gewerbe mit dreigeschossigem Bürogebäude an der Ostseite	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg, außer auf der Ostseite entlang des Parks	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beitrag Nr. 12: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	
Bemerkungen		Kreuzungen mit Apfelstraße, Johanneswerkstraße und Mielestraße sind Unfallschwerpunkte	

Sudbrackstraße, Höhe Bushaltestelle Klarhorststraße, Blick nach Süden



Sudbrackstraße, Höhe Bushaltestelle Bünder Straße, Blick nach Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Zur Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist der barrierefreie Ausbau oder ggf. Verlegung der Bushaltestellen geplant[2] Die damit verbundene Förderung der ÖPNV-Nutzung kann langfristig zur Lärmminderung beitragen. Ergänzend soll eine Neuordnung des Parkens in Teilbereichen (Längs- statt Senkrechtparken) zur Erweiterung der Gehwegflächen insbesondere in Bereichen mit erhöhten Anforderungen (z.B. bei gewerblicher EG-Nutzung mit Auslagen etc. oder Haltestellen) *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Zwischen Sudbrackstraße Haus-Nr. 71A und Klarhorststraße Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[3] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

[2] Entsprechend NVP (2021), Anlage 2, Tabelle: Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen - geplante Umsetzung 2023 & 2026ff.

[3] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert

- Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.619 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

Handlungsraum – Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 33

Sudbrackstraße

von Mielestraße bis Schildescher Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Sudbrackstraße, Mielestraße – Schildescher Straße			
Länge 577 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.126	1.503		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 70/60 dB(A);	10.801-13.927	3-4	30/50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßeninfra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Querungsanlage: Mittelinsel südl. der Kreuzung Mielestraße / Bünder Straße; Radverkehr im Mischverkehr; Senkrechtparken zwischen Mielestraße und Höhe Haus Nr. 43 mit einzelnen Baumstandorten; Halbseitiges Gehwegparken an der Ost- bzw. Nordseite zwischen der Ernst-Graebe-Straße und Höhe Haus Nr. 16 sowie zwischen der Schwarzkopffstraße und Höhe Haus Nr. 40	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Gehweg beidseitig;	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg teilweise zu schmal, insb. Wegen des Seitenparkens

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt; Zwischen Mielestraße und Meller Straße Tempo-30-Strecke (Mo-Fr 7:30 bis 16:30 Uhr) wg.	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Bushaltestellen Meller Straße und Sudbrackstraße: Buslinie 27	Beide Haltestellen in beide Richtungen ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	Im Bereich Einmündung Meller Straße vorwiegend 3- bis 4-geschossige Wohnhäuser; Mischgebiet mit Wohnnutzung, 2- bis 4-geschossige Bebauung Brachfläche und Gewerbe am Knoten mit Mielestraße;	
Schulwege	Zwischen Mielestraße und Meller Straße beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Mielestraße und Schildescher Straße sind Unfallschwerpunkte	



Sudbrackstraße, Höhe Haus Nr. 40, Blick nach Nordwesten

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*

- Fahrbahnsanierung zwischen Ernst-Graebe-Straße und Schildescher Straße mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] geplant
  Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

Mittelfristige Maßnahme

- Zur Barrierefreiheit im ÖPNV ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen geplant[3]. Die damit verbundene Förderung der ÖPNV-Nutzung kann langfristig zur Lärmminderung beitragen. Ergänzend soll eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs zugunsten der Erweiterung der Flächen für Fuß- und Radverkehr und der damit verbundenen Förderung geprüft werden.
  Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
  bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)

Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert

- Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.503 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

---

2 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt, Nach Auskunft Amt für Verkehr, Straßenverkehrsbehörde läuft aktuell der Kanalbau (Stand Februar 2024), Asphaltoberbau im Anschluss

3 Entsprechend NVP (2021), Anlage 2, Tabelle: Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen — geplante Umsetzung 2026ff.

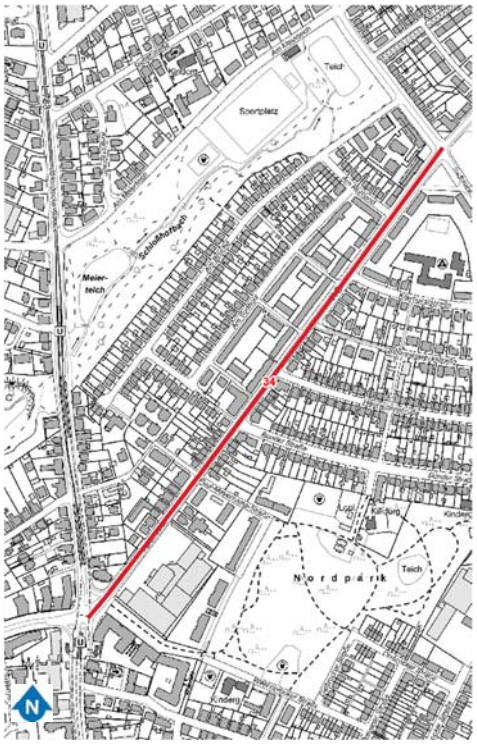
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 34

Apfelstraße

von Jöllenbecker Straße bis Sudbrackstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Apfelstraße, Jöllenbecker Straße – Sudbrackstraße			
Länge 836 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
553	687		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A); Beides meistens Nähe Kreuzung Bünder Straße	2.749-9.716	1-2	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn mit Aufweitungen an der Kreuzungen Jöllenbecker Straße und Sudbrackstraße mit Linksabbieger und freiem Rechtsabbieger in die Jöllenbecker Straße. Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den signalisierten Kreuzungen Jöllenbecker Straße und Sudbrackstraße; Fußgängerüberweg über den freien Rechtsabbieger; Mittelinseln auf Höhe Paul-Meyerkamp-Straße sowie Klarhorststraße.	Geringe bis sehr geringe Fahrbahnschäden;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr im gesamten Abschnitt mit Ausnahme der Bereiche der Mittelinseln (Unterbrechung des Schutzstreifens) und im Zulauf auf die Kreuzungen Jöllenbecker Straße (Radwegmarkierung auf dem Gehweg). Parken in gepflasterten Parkbuchten auf der Nordseite und abschnittsweise auf der Südseite.	
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg; Im Kreuzungsbereich Jöllenbecker Straße Radwegmarkierung auf dem Gehweg.	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Jöllenbecker Straße und Sudbrackstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Henriettenstraße: Buslinie 59	Haltestelle beidseitig ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Vorwiegend Wohnnutzung in meistens zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden z.T. als freistehende Gebäude, z.T. geschlossene Bebauung, gewerbliche EG-Nutzung nur in geringem Umfang; Versorgungszentrum zwischen Jöllenbecker Straße und Paul-Meyerkamp-Straße an der südlichen Straßenseite.	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzungen mit der Jöllenbecker Straße und Sudbrackstraße sind Unfallschwerpunkte	

Apfelstraße, Höhe Henriettenstraße, Blick nach Nordosten



Apfelstraße, Höhe Haus Nr. 16, Blick nach Südwesten





Apfelstraße, Höhe Versorgungszentrum, Blick nach Süden

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 687 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 35

Apfelstraße

von Sudbrackstraße bis Ditfurthstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Apfelstraße, Sudbrackstraße – Ditfurthstraße			
Länge 1.188 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.311	1.724		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A);	4.369-9.817	3-5	30/50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn, Aufweitung an der Kreuzung Sudbrackstraße mit Linksabbiegestreifen. Querungsanlagen: Fußgängerfurt an den signalisierten Kreuzung Sudbrackstraße; Mittelinsel auf Höhe Hohes Feld. Abschnittsweise (alternierend) Fahrbahnrandparken;	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) nach Anmerkung bis mittlere Fahrbahnschäden unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Gehweg / Radfahrer frei;	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg für die Mitnutzung von Fahrrädern zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzung mit Sudbrackstraße (keine Nachtabschaltung); Tempo-30-Strecke zwischen Deciusstraße (werktags 7:00 Uhr bis 17:30 Uhr, Kindergarten) und ab Höhe Haus Nr. 120 (täglich 7 bis 22 Uhr, Altenheim) bis Haltestelle Hohes Feld	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Bushaltestellen Am Feuerholz, Hohes Feld: Buslinie 27, Nachtbus N3; Bushaltestellen Murnaustraße, Wiesenbach, Bultkamp: Buslinie 27	Am Feuerholz: beidseitig ohne Häuschen, an der Südseite ein extra Streifen fürs Anhalten des Buses; Hohes Feld: Häuschen an beiden Straßenseiten; Murnaustraße, Wiesenbach und Bultkamp: beidseitig ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	Überwiegend 2- bis 3-geschossige freistehende Wohnhäuser ohne EG-Nutzung außer Kreuzung Murnaustraße; Kindergarten an der Einmündung Deciusstraße und Pflegeheim an der Einmündung Hohes Feld; An der Kreuzung Bultkamp Nordseite ist eine Tankstelle; Grünfläche Schloßhofbach (Nordseite) und Sudbrackpark (Südseite) grenzen an die Straße an.	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung mit Sudbrackstraße ist Unfallschwerpunkt	

Apfelstraße, Höhe Haus Nr. 144, Blick nach Südwesten



Apfelstraße, Höhe Wiesenbach, Blick nach Nordosten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h am gesamten Lärmbrennpunkt nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde; Integration der bestehenden Tempo 30 – Anordnungen[2] und Vereinheitlichung des Anordnungszeitraums auf ganztags (24h) *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Zur Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen geplant.[3] Die damit verbundene Förderung der ÖPNV-Nutzung kann langfristig zur Lärmminderung beitragen. Außerdem ist die Einrichtung von Schutzstreifen in der Apfelstraße zur Förderung des Radverkehrs geplant, alternativ Geschwindigkeitsreduzierung[4]; Empfohlen wird die Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen mit der Einrichtung von Schutzstreifen zu kombinieren; für die Anlage von Schutzstreifen ist die Neuordnung des Parkens erforderlich; *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*

2 Tempo 30 ist im Abschnitt Haus Nr. 99 bis 107 angeordnet

3 Entsprechend NVP (2021), Anlage 2, Tabelle: Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen — geplante Umsetzung 2026ff.

4 Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2026 laut (Umsetzungskonzept) Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen

- Fahrbahnsanierung zwischen Murnaustraße und Am Kattenkamp mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[5]
  Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert

- Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.724 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[5] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74, nach Auskunft Amt für Verkehr mittelfristig geplant; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 36

Deciusstraße

von Apfelstraße bis Beckhausstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Deciusstraße, Apfelstraße – Beckhausstraße			
Länge 553 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
93	129		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A)	2.979-3.597	2-4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Querungsanlage: Mittelinsel an der Einmündung in die Apfelstraße; Abschnittsweise alternierend Parken am Fahrbahnrand	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitig Gehweg / Radfahrer frei;	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg für die Mitnutzung von Fahrrädern zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierung der Stadtbahnüberquerung an der Einmündung Beckhausstraße (nur bei Bedarf)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Murnaustraße: Nachtbus N3 Bushaltestelle Deciusstraße: Buslinie 31, Nachtbus N3	Murnaustraße: beidseitig ohne Häuschen Deciusstraße: Busbucht und Häuschen nur an der Südseite

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Bebauung und Gebäudenutzung	Überwiegend 2- bis 3-geschossige freistehende Wohngebäude ohne EG-Nutzung; An der Einmündung Beckhausstraße liegt ein Supermarkt.	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzungen mit Ditfurthstraße und Beckhausstraße sind Unfallschwerpunkte	

Deciusstraße, Höhe ca. Haus Nr. 40, Blick nach Osten



Deciusstraße, Höhe Dithfurthstraße, Blick nach Osten



Deciusstraße, Höhe Supermarkt, Blick nach Osten



Deciusstraße, Höhe Beckhausstraße, Blick auf die Stadtbahngleise



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung der Neuorganisation des Straßenraums zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Einrichtung von Piktogrammspuren, Verbesserung der Gehwegsituation durch Verlagerung Radverkehr auf Fahrbahn; *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

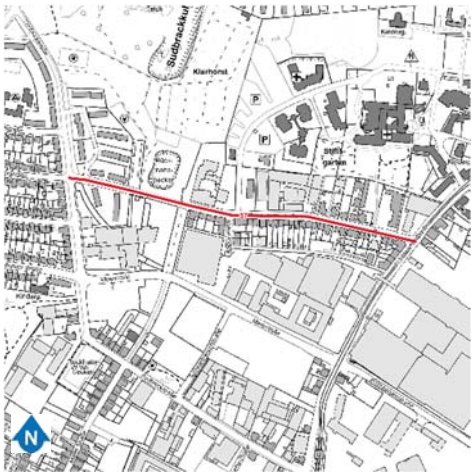
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 37

Johanneswerkstraße

von Sudbrackstraße bis Schildescher Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Johanneswerkstraße, Sudbrackstraße – Schildescher Straße			
Länge 634 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
119	197		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend an der Südseite ab 65/55 dB(A);	1.831-2.653	1-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr. Parken in Parkbuchten beidseitig zwischen Schildescher Straße und Haus Nr. 41. Schrägparken vor Firmengelände (Haus Nr. 2); Ab Haus Nr. 41 bis zur Sudbrackstraße einseitiges, alternierendes Fahrbahnrandparken.	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehwege teilweise sehr schmal, insb. Wegen der Parkplätze
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

ÖPNV	Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung	Ab der Kreuzung Schildescher Straße bis Höhe Haus Nr. 41 an der Südseite vorwiegend 2- bis 3-geschossige Wohngebäude ohne EG-Nutzung in Blockrandbebauung; an der Nordseite Büros und Gewerbe, auch kleingeschossig; Nähe Kreuzung Sudbrackstraße beidseitig 3-geschossige Mehrfamilienhäuser; östlich davon Grünfläche an der Nordseite und Zufahrt zu Gewerbebetrieb an der südlichen Straßenseite	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung mit Sudbrackstraße ist ein Unfallschwerpunkt	

Johanneswerkstraße, Höhe Regenrückhaltebecken, Blick nach Westen



Johanneswerkstraße, Höhe Haus Nr. 17, Blick nach Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Langfristige Maßnahme
● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 197 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

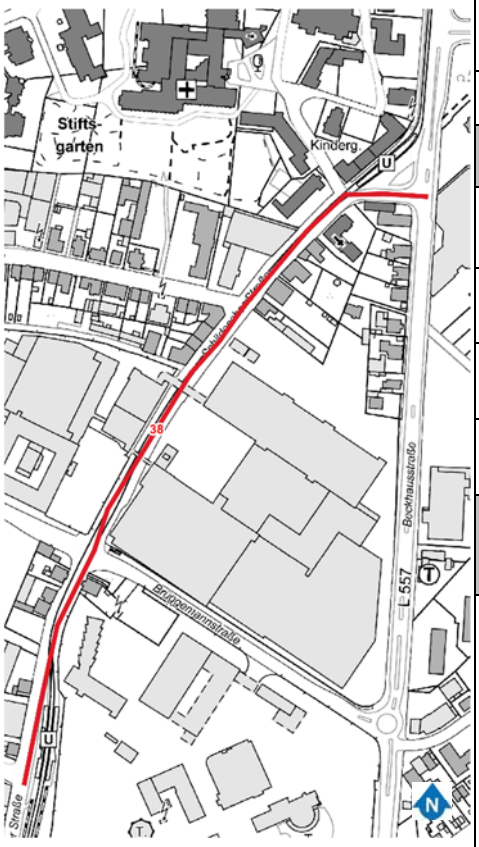
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 38

Schildescher Straße

von Beckhausstraße bis Sudbrackstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Schildescher Straße, Beckhausstraße – Sudbrackstraße; Stadtbahn im gesamten Abschnitt			
Länge 678 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
483	674		
Stadtbahnverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Stadtbahnverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
119	126		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) durchgehend zwischen Hausnr. 63 und Beckhausstraße ab 65/55 dB(A) sowie 70/60 dB(A)[2]	7.014-9.453	4-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen an den Kreuzungen Mielestraße / Brüggemannstraße und Beckhausstraße insbesondere mit	Mittlere bis starke Fahrbahnschäden;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

[2] Erschütterungen durch die Stadtbahn sind nicht Bestandteil der strategischen Lärmkartierung nach 34. BImSchV

		Linksabbiegestreifen und Rechtsabbiegefahrstreifen ins Miele-Gelände; Stadtbahnführung zwischen Haltestelle Johannesstift an der Beckhausstraße und nördl. Sudbrackstraße auf straßenbündigem Gleiskörper, südlich davon Ausfädelung in Randlage auf eigenem Gleiskörper; Nähe der Kreuzungen; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an Knoten Beckhausstraße und Mielestraße / Brüggemannstraße, Mittelinsel westl. Beckhausstraße zur Erreichbarkeit Stadtbahnhaltestelle und nördl. Sudbrackstraße; Abschnittsweise Parken auf gepflasterten Parkstreifen am Fahrbahnrand, alternierend Ost- und Westseite	
	Neben-anlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Beckhausstraße und Mielestraße / Brüggemannstraße (keine Nachtabschaltung) und signalisierte Ein-/ Ausfädelung der Stadtbahn, abgeschaltet 2:00 bis 4:00)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Sudbrackstraße, Johannesstift / Miele: Nachtbus N3; Stadtbahnhaltestelle Sudbrackstraße, Johannesstift: Linie 1; Anruf-Sammel-Taxi-Haltestelle Johannesstift: auf dem Taxi-Streifen neben der Stadtbahnhaltestelle	Bushaltestelle: ohne Häuschen; Stadtbahnhaltestelle Sudbrackstraße in Seitenlage, Zugang von der Schildeschen Straße, barrierefrei; Stadtbahnhaltestelle Johannesstift: Mittelbahnsteig mit Querungshilfe an beiden Seiten, nur einseitig barrierefrei
Bebauung und Gebäudenutzung		Abschnittsweise Wohnnutzung, vorwiegend zwei- bis viergeschossige Gebäude; prägend im Abschnitt ist das große Miele-Gelände an beiden Straßenseiten; darüber hinaus auch andere gewerbliche Nutzungen	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beitrag Nr. 7: Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	Aktuell Baustelle zwischen der Johanniswerkstraße und Backhausstraße, Abschnitt gesperrt
Bemerkungen		Kreuzungen mit Sudbrackstraße, Mielestraße und der Bereich am	

	Miele-Gelände sind Unfallschwerpunkte	

Schildescher Straße, Baustelle zwischen Johanniswerkstraße und Beckhausstraße



Schildescher Straße Höhe Miele-Gelände, Richtung Norden





Schildescher Straße südl. Mielestraße, Richtung Süden zur Stadtbahnhaltestelle Sudbrackstraße

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zwischen Beckhausstraße und Miele-Gelände (Abschnitt mit Wohnbebauung, 75 m südl. Johanneswerkstraße)[3] (Abschnitt mit Wohnbebauung) nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

[3] Bei Prüfung T 30 im Abschnitt südlich der Sudbrackstraße (Lärmbrennpunkt 39) ggf. auch durchgehende Geschwindigkeitsanordnung

Mittelfristige Maßnahme

- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Beckhausstraße und B 61 über Ernst-Rein-Straße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Schildescher Straße
- Beim Einbau neuer Gleise im Zuge der geplanten Grunderneuerung sollen die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[4][5]
  Lärmminderung bis zu 5 dB(A)
- Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[6] im Zuge der Gleissanierung vorgesehen
  Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

Langfristige Maßnahme

- Zwischen Ernst-Rein-Str. und Beckhausstraße ist der Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlagen geplant in 2031[7]. Förderung des Radverkehrs als Beitrag zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen.
  Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
  bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)

---

4 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 wird von moBiel ein vorbeugendes Schleifen neuer Gleise materialabhängig zur Lärmminderung angewendet, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

5 Die mit der Sanierung erfolgende Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

6 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt. Umsetzung im Zuge Gleissanierung entsprechend Aussagen Amt für Verkehr (Stand Februar 2024) mittelfristig geplant

7 Entsprechend RVK (2020), gutachterliche Empfehlung dort: Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage (Breite: ≥ 2,30 m) oder Einrichtung von Radfahrstreifen (Breite: ≥ 2,55 m); Umsetzung aktuell 2031 geplant (Stand Februar 2024)

Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe)
● Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung *Lärmminderung bis zu 10 dB(A)*[8]
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 674 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[8] Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

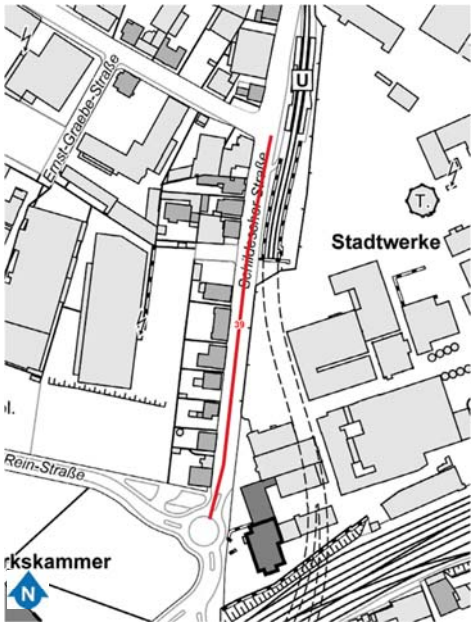
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 39

Schildescher Straße

von Sudbrackstraße bis Ernst-Rein-Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Schildescher Straße, Sudbrackstraße - Ernst-Rein-Straße (Stadtbahn in Seitenlage / Troglage ohne Einfluss)			
Länge 263 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
711	872		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 sowie 70/60 dB(A);	20.719	4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung mit Linksabbiegestreifen an der Kreuzung Sudbrackstraße. Querungsanlagen: Mittelinseln südlich Sudbrackstraße und am Kreisverkehr Ernst-Rein-Straße. Radverkehr wird zwischen Ernst-Rein-Straße und der Bushaltestelle Stadtwerke auf Schutzstreifen geführt. Gepflasterte Parkbuchten Höhe Haus Nr. 27 bis 35 (Westseite) und Höhe Haus Nr. 41 bis 43 (Ostseite)	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Getrennter Geh- und Radweg zwischen der Haltestelle Stadtwerke und Einmündung Sudbrackstraße.	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radwege teilweise zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Gehweg zwischen der Haltestelle Stadtwerke und Ernst-Rein-Straße.	
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Bushaltestelle Stadtwerke: Buslinie 27 und Nachtbus N3	Haltestelle beidseitig ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Mischgebiet; an der Westseite vorwiegend zwei- bis viergeschossige Wohngebäude, teilweise mit EG-Nutzung; Autowerkstatt; An der Ostseite Gelände der Stadtwerke und tiefer liegende Stadtbahngleise (U-Bahn-Rampe)	
Schulwege		Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beitrag Nr. 17 Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	
Bemerkungen		Einmündung Sudbrackstraße und Kreisverkehr Ernst-Rein-Straße sind Unfallschwerpunkte	



Schildescher Straße, Höhe Sudbrackstraße, Blick nach Süden

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Beckhausstraße und B 61 über Ernst-Rein-Straße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Schildescher Straße
Langfristige Maßnahme ● Zwischen Ernst-Rein-Str. und Beckhausstraße ist der Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlagen geplant in 2031[2]. Förderung des Radverkehrs als Beitrag zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen. *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 872 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend RVK (2020), gutachterliche Empfehlung dort: Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage (Breite: ≥ 2,30 m) oder Einrichtung von Radfahrstreifen (Breite: ≥ 2,55 m); Umsetzung aktuell 2031 geplant (Stand Februar 2024)

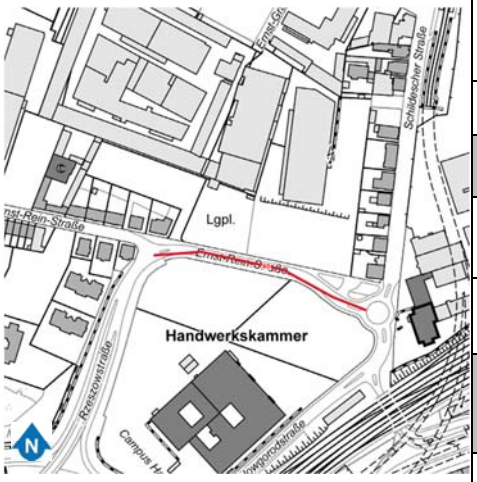
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 40

Ernst-Rein-Straße

von Schildescher Straße bis Rzeszowstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Ernst-Rein-Straße, Schildescher Straße - Rzeszowstraße			
Länge 199 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
146	188		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A) an den Randbereichen	13.679	5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Mittelinseln an der Einmündung Rzeszowstraße und am Kreisverkehr Schildescher Straße; Radverkehr im Mischverkehr.	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg;	Belagsschäden nicht sichtbar;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung		Südseite unbebaut und begrünt, an der Nordseite Gewerbefläche mit Lager- und Parkfläche	

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Schulwege	An der Nordseite empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreisverkehr Schildescher Straße ist Unfallschwerpunkt	

Ernst-Rein-Straße, Höhe Parkplatz, Blick nach Osten



Ernst-Rein-Straße, Höhe Rzeszowstraße, Blick nach Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

Langfristige Maßnahme

- Einrichtung eines beidseitigen Radfahrstreifen geplant.[2] Förderung des Radverkehrs als Beitrag zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen.
  Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;
  bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)
- Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[3]
  Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)

Passiver Schallschutz

- Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) am Rand des Abschnitts vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

[2] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; Baubeginn 2030 nach aktuellen Angaben (Februar 2024)

[3] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 188 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

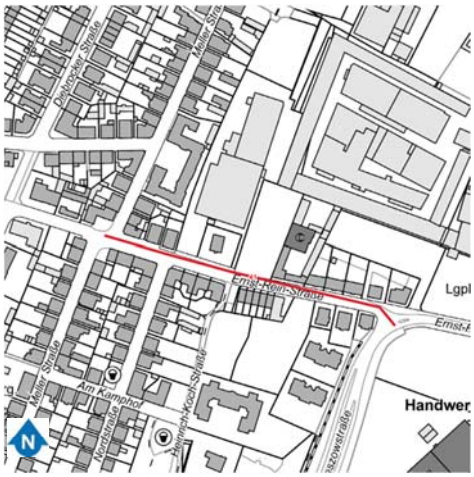
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 41

Ernst-Rein-Straße

von Rzeszowstraße bis Meller Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Ernst-Rein-Straße, Rzezowstraße - Meller Straße			
Länge 275 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
238	340		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A);	8.276-9.535	3-4	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr. Parken am Fahrbahnrand: zwischen Rzeszowstraße und Höhe Haus Nr. 27 an der Südseite; zwischen Haus Nr. 27 und Nordstraße an der Nordseite.	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg; Parken im Seitenraum beidseitig zwischen der Nordstraße und Meller Straße	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt; Tempo-30-Zone	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

ÖPNV	Im Abschnitt fährt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung	Überwiegend 2- bis 5-geschossige Wohnhäuser, z.T. freistehend, z.T. als geschlossene Bebauung, teilweise mit EG-Nutzung; an der Nordseite Gebäude mit religiöser Gemeinde;	
Schulwege	Kein ausgewiesener Schulweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	



Ernst-Rein-Straße, Höhe Haus Nr. 27, Blick nach Westen

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

Kurzfristige Maßnahme

- Einrichtung einer Fahrradstraße zur Förderung der Radverkehrsnutzung geplant[2]: in diesem Zuge Neuorganisation Parken und der Kfz-Verkehrsflächen sowie Reduzierung Kfz-Verkehr auf Anliegerverkehr prüfen (z.B. Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verkehrsregelungen, s.u.)
  Lärmminderung durch Reduzierung Kfz-Verkehr (Reduzierung Durchgangsverkehr und Verlagerung Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr (siehe auch nächste Maßnahme)):
  bei 20% weniger Kfz-Verkehr um 1 dB(A)
- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Jöllenbecker Straße und Schildescher Straße über Siegfriedstraße / Ernst-Rein-Straße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Ernst-Rein-Straße im Zuge Einrichtung einer Fahrradstraße
  Lärmminderung siehe oben

[2] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; aktuell Planung bis 2027 (Stand Februar 2024)

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

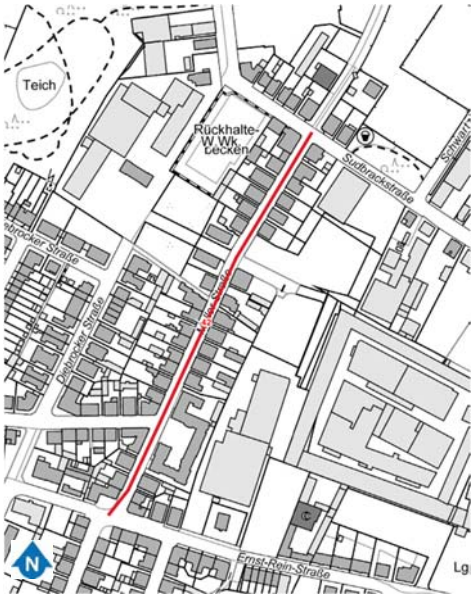
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 42

Meller Straße

von Sudbrackstraße bis Ernst-Rein-Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Meller Straße, Sudbrackstraße - Ernst-Rein-Straße			
Länge 385 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
412	564		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	5.296-8.315	3-5	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn (Einfahrt zu Kreuzungsbereichen mit Pflasterung als Aufmerksamkeitsfeld). Fahrbahnverengung auf Höhe Haus Nr. 63. Radverkehr im Mischverkehr. Parken in Parkbuchten: an der östlichen Straßenseite im ganzen Abschnitt, an der Westseite zwischen der Kreuzung Sudbrackstraße und Bremer Straße	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg;	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg meistens zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt; Tempo-30-Zone	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung	3- bis 4-geschossige freistehende, dichte Wohnbebauung, teilweise gewerbliche EG-Nutzung	
Schulwege	Empfohlener Gehweg (nur Westseite)	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Meller Straße, Höhe Ernst-Rein-Straße, Blick nach Norden



Meller Straße, Höhe Bremer Straße, Blick nach Norden





Meller Straße, Höhe Haus Nr. 80, Blick nach Norden

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahmen ● Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Ernst-Rein-Straße und Bremer Straße zur Förderung der Radverkehrsnutzung geplant[2]: in diesem Zuge Neuorganisation Parken und der Kfz-Verkehrsflächen sowie Reduzierung Kfz-Verkehr auf Anliegerverkehr prüfen (z.B. Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verkehrsregelungen, s.u.) *Lärmminderung durch Reduzierung Kfz-Verkehr (Reduzierung Durchgangsverkehr und Verlagerung Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr (siehe auch nächste Maßnahme)):* *bei 20% weniger Kfz-Verkehr um 1 dB(A)* ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Jöllenbecker Straße und Sudbrackstraße über Siegfriedstraße / Ernst-Rein-Straße / Meller Straße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Meller Straße im Zuge Einrichtung Fahrradstraße *Lärmminderung siehe oben*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

[2] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; aktuell Planung bis 2027 (Stand Februar 2024)

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 43

Bremer Straße

von Meller Straße bis Diebrocker Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Bremer Straße, Meller Straße – Diebrocker Straße			
Länge 106 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
30	43		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	V_{zul} [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend an der Nordseite ab 65/55 dB(A);	4.420	1	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn (Einfahrt zu Kreuzungsbereichen mit Pflasterung als Aufmerksamkeitsfeld). Fahrbahnverengung Höhe Haus Nr. 96. Radverkehr im Mischverkehr. Halbseitiges Gehwegparken im ganzen Abschnitt beidseitig;	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg.	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg meistens zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt; Tempo-30-Zone	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Bebauung und Gebäudenutzung	2- bis 4-geschossige dichte Wohnbebauung, z.T. geschlossen, z.T. freistehend; gewerbliche EG-Nutzung nur an der Kreuzung Diebrocker Straße	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Meller Straße, Höhe Bremer Straße, Blick nach Norden



Bremer Straße, Höhe Meller Straße, Blick nach Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

Kurzfristige Maßnahme

- Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Meller Straße und Diebrocker Straße zur Förderung der Radverkehrsnutzung geplant[2]: in diesem Zuge Neuorganisation Parken und der Kfz-Verkehrsflächen sowie Reduzierung Kfz-Verkehr auf Anliegerverkehr prüfen (z.B. Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verkehrsregelungen, s.u.)
  Lärmminderung durch Reduzierung Kfz-Verkehr (Reduzierung Durchgangsverkehr und Verlagerung Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr (siehe auch nächste Maßnahme)): bei 20% weniger Kfz-Verkehr um 1 dB(A)
- Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Schildescher Straße / Sudbrackstraße und Jöllenbecker Straße über die Bremer Straße (sowie Meller Straße bzw.

[2] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; aktuell Planung bis 2027 (Stand Februar 2024)

Ernst-Rein-Straße) und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Bremer Straße im Zuge Einrichtung Fahrradstraße *Lärmminderung siehe oben*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 44

Bünder Straße

von Apfelstraße bis Sudbrackstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Bünder Straße, Apfelstraße – Sudbrackstraße			
Länge 420 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
97	166		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend an der Nordseite (Südseite nur in der östlichen Hälfte) ab 65/55 dB(A);	6.745-7.504	2	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Querungsanlage: Mittelinsel für den auf Höhe Haus Nr. 30. Radverkehr im Mischverkehr. Parken beidseitig in Parkbuchten im gesamten Abschnitt	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg;	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt; Tempo-30-Zone	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Bebauung und Gebäudenutzung	Vorwiegend dreigeschossige, freistehende Ein- bis Zweifamilienhäuser; Ausschließlich Wohnnutzung, gewerbliche Nutzung im EG nur an der Einmündung in die Apfelstraße	
Schulwege	Kein ausgewiesener Schulweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung mit Sudbrackstraße ist ein Unfallschwerpunkt	



Ausblick nach Westen, Sudbrackstraße

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme
● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Sudbrackstraße / Mielestraße und Apfelstraße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Bünder Straße
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

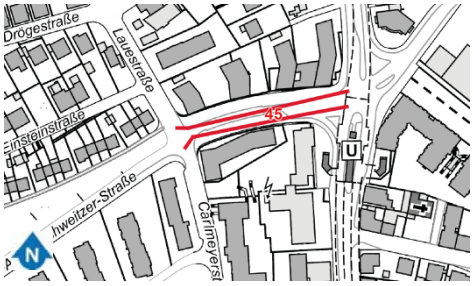
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 45

Albert-Schweitzer-Straße

von Jöllenbecker Straße bis Lauestraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Albert-Schweitzer-Straße, Jöllenbecker Straße – Lauestraße			
Länge 128 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
129	175		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A);	4.674-6.037	2-3	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung mit Linksabbiegestreifen und freiem Rechtsabbieger an der Kreuzung Jöllenbecker Straße. Querungsanlagen: Fußgängerfurt an der signalisierten Kreuzung Jöllenbecker Straße, Fußgängerüberweg am freien Rechtsabbieger in die Jöllenbecker Straße sowie am Kreisverkehr Lauestraße. Radverkehr im Mischverkehr, an der Kreuzung Jöllenbeckerstraße Schutzstreifen für geradeausfahrenden Radverkehr.	Geringe Fahrbahnschäden;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg; Querparken im Seitenraum an beiden Straßenseiten.	Belagsschäden nicht sichtbar;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Jöllenbecker Straße (keine Nachtabschaltung); Tempo-30-Zone; Kreisverkehr an der Kreuzung Lauestraße	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung		3- bis 5-geschossige Wohngebäude (Mehrfamilienhäuser Neubau), gewerbliche EG-Nutzung bzw. Bürogebäude in den an die Jöllenbecker Straße angrenzenden Neubauten	
Schulwege		Kein ausgewiesener Schulweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung Jöllenbecker Straße ist ein Unfallschwerpunkt	



Albert-Schweizer-Straße, Höhe Haus Nr. 2, Blick nach Westen

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Schloßhofstraße und Jöllenbecker Straße / Apfelstraße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Albert-Schweitzer-Straße
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

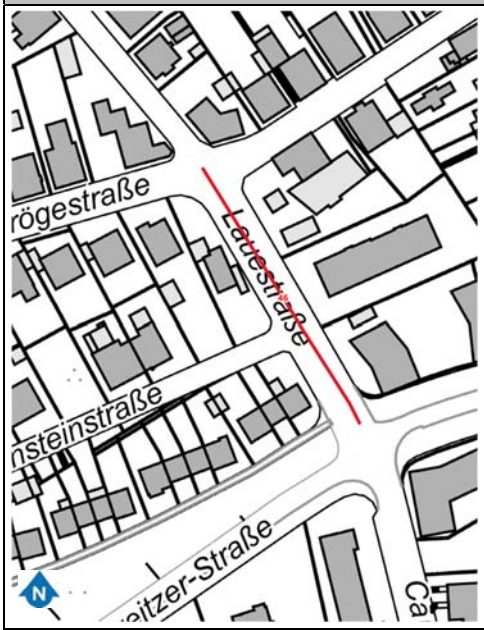
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 46

Lauestraße

von Albert-Schweizer-Straße bis Drögestraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Lauestraße, Albert-Schweizer-Straße – Drögestraße			
Länge 102 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
43	74		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A);	8.440	2	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr. Querungsanlage: Fußgängerüberweg am Kreisverkehr Albert-Schweizer-Straße. Parken am Fahrbahnrand: zwischen Albert-Schweitzer-Straße und Einsteinstraße an der östlichen Straßenseite, zwischen Einsteinstraße und Drögestraße an der Westseite	Geringe Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg;	Belagsschäden nicht sichtbar;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt; Tempo-30-Zone; Kreisverkehr an der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

ÖPNV	Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung	Ausschließlich Wohnnutzung; beidseitige 2- bis 3-geschossige Mehrfamilienhäuser im gesamten Abschnitt;	
Schulwege	Kein ausgewiesener Schulweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge 6 und 56: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung (2x); Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Lauestraße, Höhe Haus Nr. 4, Blick nach Norden



Lauestraße, Höhe Albert-Schweizer-Straße, Blick nach Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Da ausschließlich eine Durchführungsempfehlung zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Lärmbrennpunkt vorliegt, ergibt sich keine Minderung des Außenlärms.

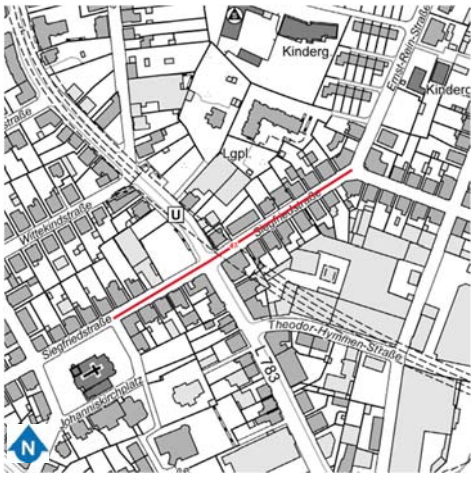
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 47

Siegfriedstraße

von Johanniskirchplatz bzw. Höhe Haus Nr. 63 bis Schmiedestraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Siegfriedstraße, Johanniskirchplatz – Schmiedestraße			
Länge 251 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
216	244		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	V_{zul} [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der Kreuzung / Jöllenbecker Straße ab 70/60 dB(A);	811-1.052	0-1	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr. Querungsanlage: Fußgängerfurten an der signalisierten Kreuzung Jöllenbecker Straße. An der nördlichen Straßenseite halbseitiges Gehwegparken nahezu im ganzen Abschnitt, an der Südseite halbseitiges Gehwegparken zwischen Jöllenbecker Straße und Schmiedestraße. Parken am Fahrbahnrand auf der Südseite zwischen Johanniskirchplatz und Jöllenbecker Straße.	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß LMFO unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg;	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg meistens zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Jöllenbecker Straße (keine Nachtabschaltung); Tempo-30-Zone;	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung		Vorwiegend 2- bis 3-geschossige freistehende, dichte Wohngebäude mit teilweise gewerblicher EG-Nutzung; An der SO-Ecke Kreuzung Jöllenbecker Straße Zugang zur unterirdischen Stadtbahnstation; An der NW-Ecke Baulücke.	
Schulwege		Kein ausgewiesener Schulweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung mit Jöllenbecker Straße ist Unfallschwerpunkt	

Siegfriedstraße, Höhe Johanniskirchplatz, Blick nach Osten



Siegfriedstraße, Höhe Haus Nr. 54, Blick nach Westen



Siegfriedstraße, Höhe Haus Nr. 73, Blick nach Westen



Siegfriedstraße, Höhe Schmiedestraße, Blick nach Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Siegfriedstraße südl. der Jöllenbecker Straße zur Lärmminderung: Einfahrt in Siegfriedstraße von Jöllenbecker Straße möglich, aber am Siegfriedplatz keine Weiterführung über Weststraße Richtung Stapenhorststraße[2] *Lärmminderung zwischen Johanniskirchplatz und Jöllenbecker Straße ≤ 1 dB(A) bei ≤ 20% verlagerbarer Durchgangsverkehr* ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre zwischen Jöllenbecker Straße und Schildescher Straße über nördliche Siegfriedstraße / Ernst-Rein-Straße und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der nördlichen Siegfriedstraße ● Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung am KP Jöllenbecker Straße *Lärmminderung 1-3 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*
Langfristige Maßnahme ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[3] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

2 Stadt Bielefeld / Planersocietät: Verkehrskonzept Bielefelder Westen; Anlage 2: Übersicht Varianten; Variante 2+: Konkretisierung nach Bürgerbeteiligung im Mai 2021

3 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 244 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

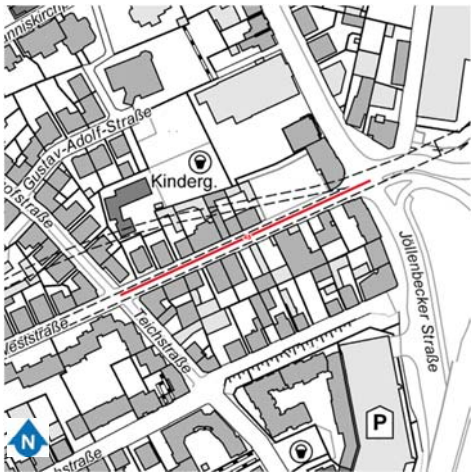
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 48

Weststraße

von Jöllenbecker Straße bis Schloßhofstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Weststraße, Jöllenbecker Straße – Schloßhofstraße			
Länge 184 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
379	515		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 55/65 dB(A) sowie 70/60 dB(A);	11.051	4	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr. Querungsanlage: Fußgängerfurt an der signalisierten Kreuzung Jöllenbecker Straße; Fußgängerüberweg an der Kreuzung Schloßhofstraße. Halbseitiges Gehwegparken an der südlichen Straßenseite ab Schloßhofstraße bis Höhe Haus Nr. 100; An der Kreuzung Jöllenbecker Straße nur Rechtsabbiegemöglichkeit.	Mittlere Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg;	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg wegen des Parkens zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzung mit Jöllenbecker Straße (keine Nachtabschaltung); Tempo-30-Zone	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	
Bebauung und Gebäudenutzung	In der westlichen Hälfte des Abschnitts 2- bis 4-geschossige Wohngebäude, teilweise in Blockrandbebauung und teilweise mit EG-Nutzung; In der östlichen Straßenhälfte sind die gewerblichen Gebäude an der Südseite und eine große Parkfläche eines Supermarkts an der Nordseite.	
Schulwege	Beidseitig empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beitrag Nr. 63: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit; Verbesserung Verkehrsfluss; Änderungen Fahrbahnquerschnitt, Flächenumnutzung, Abstandsvergrößerung	
Bemerkungen	Kreuzung mit Schloßhofstraße ist Unfallschwerpunkt	

Weststraße, Höhe Schloßhofstraße, Blick nach Osten



Weststraße, Höhe Supermarktparkplatz, Blick nach Nordosten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Weststraße: Einbahnstraßenverkehr ab Siegfriedplatz Richtung Jöllenbecker Straße; keine Einfahrt in Weststraße aus Jöllenbecker Straße[2] zwischen Arndtstraße und Stapenhorststraße wird auf der Weststraße 2026 eine Fahrradstraße eingerichtet, dies kann auch zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs beitragen *Lärmminderung ca. 1 dB(A) bei 20% verlagerbarer Durchgangsverkehr*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 515 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Stadt Bielefeld / Planersocietät: Verkehrskonzept Bielefelder Westen; Anlage 2: Übersicht Varianten; Variante 2+: Konkretisierung nach Bürgerbeteiligung im Mai 2021

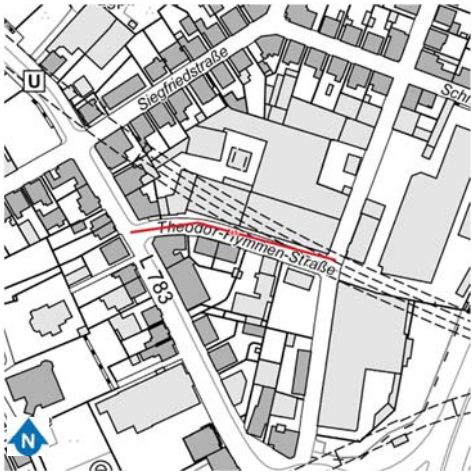
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 2

Lärmbrennpunkt 49

Theodor-Hymnen-Straße

von Jöllenbecker Straße bis Meller Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Theodor-Hymnen-Straße, Jöllenbecker Straße – Meller Straße			
Länge 141 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
185	211		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	V_{zul} [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der Kreuzung / Jöllenbecker Straße ab 65/55 bzw. 70/60 dB(A);	888	2	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Radverkehr im Mischverkehr. Parkbuchten an der nördlichen Straßenseite; abschnittsweise halbseitiges Gehwegparken an der Südseite	Mittlere Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg;	Belagsschäden nicht sichtbar; An der Südseite Gehweg v.a. durch Parkplätze zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlage im Abschnitt; Tempo-30-Zone;	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Im Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Bebauung und Gebäudenutzung	An der Nordseite gewerbliche Nutzung. An der Südseite 3-geschossige Wohn- und Bürogebäude, gewerbliche EG-Nutzung an der Einmündung Jöllenbecker Straße	
Schulwege	Kein ausgewiesener Schulweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	

Theodor-Hymmen-Straße, Höhe Jöllenbecker Straße, Blick nach Osten



Theodor-Hymmen-Straße, Höhe Haus Nr. 5A, Blick nach Osten auf Meller Straße



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Langfristige Maßnahme ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 211 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

1.3 Handlungsraum – Lärmminderungskonzept 3 (HR-LMK3)

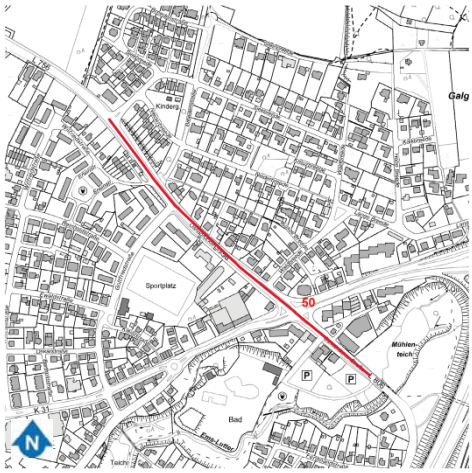
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 50

Osnabrücker Straße

von Niederbreede bis Parkplatz Naturbad Brackwede

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Osnabrücker Straße, Niederbreede – Parkplatz Naturbad Brackwede			
Länge 664 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.277	1.834		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A), meistens an der nördlichen Straßenseite; durchgängig ab 65/55 dB(A)	12.316-13.808	4-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 4-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Osnabrücker Straße / Carl-Severing-Straße mit Links- und Rechtsabbiegestreifen; Parken am südlichen Fahrbahnrand gegenüber von Naturbad Brackwede; Beidseitig befestigte Seitenstreifen ohne Beschilderung (Mehrzweckstreifen) ab Kreuzung	geringe Fahrbahnschäden, ab Breedenstraße in Richtung Westen mittlere Fahrbahnschäden

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Carl-Severing-Straße in Richtung Westen; Querungsanlagen: Mittelinsel nördl. Gottfriedstraße und Fußgängerfurten am Knoten Carl-Severing-Straße	
	Neben-anlagen	Beidseitige Gehwege; Im Kreuzungsbereich Carl-Severing-Straße Radweg im Seitenraum, Ri. Osten: Radweg an der nördlichen Straßenseite und Gehweg / Radfahrer frei an der südlichen Seite	Gehwege teilweise sehr schmal; Radwege um die Kreuzung Carl-Severing-Straße herum zu schmal; Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierter Knoten Osnabrücker Straße / Carl-Severing-Straße, keine Nachtabschaltung	Straße liegt nicht in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Buslinie 48, Haltestelle: Café Sport	Haltestelle Café Sport nördl. Waldbrede; beidseitig am Fahrbahnrand ohne Haltestellenhäuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Von Westen nach Osten: überwiegend 2- bis 4-geschossige Ein- bis Mehrfamilienwohnhäuser; auf der Südseite vor Carl-Severing-Straße Bäckerei und weitere gewerbliche Nutzung	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beiträge Nr. 11, 28 und 44 Verbesserung Verkehrsfluss (3x); Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (2x); Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger Stärkung Radverkehr	
Bemerkungen		Kreuzung Osnabrücker Straße / Carl-Severing-Straße ist Unfallschwerpunkt	



Osnabrücker Straße östl. Carl-Severing-Straße, Ri. Westen

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)* ● Markierung von Radfahrstreifen zw. Siekbreede und Waldbreede in 2024[2] und Verbesserung der Seitenbereiche für den Fußverkehr geplant. Förderung der Radverkehrsnutzung und des zu Fuß Gehens. *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.834 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend RVK (2020), Anlage 10: Maßnahmenliste Planungspriorität Infrastruktur; in 2024 (Stand Februar 2024)

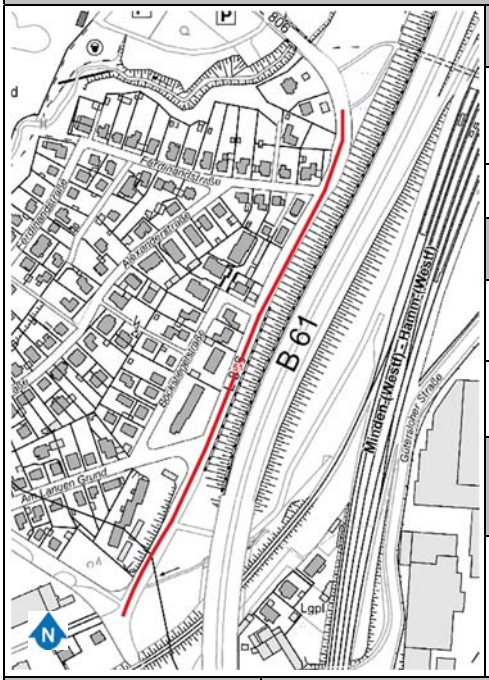
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 51

Osnabrücker Straße

von Höhe Haus Nr. 47 bis Rembrandtstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Osnabrücker Straße, Höhe Haus Nr. 47 – Rembrandtstraße			
Länge 528 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
257	371		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A), durchgängig ab 65/55 dB(A)	11.764-12.495	4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Osnabrücker Straße / Am Langen Grund mit Linksabbiegestreifen Querungsanlagen: Mittelinsel am nördl. Abschnittsende und Fußgängerfurt südl. Am Langen Grund	Bis mittlere Fahrbahnschäden; Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß LMFO unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Beidseitige Gehwege; Radweg an westlicher Straßenseite und Gehweg / Radfahrer frei an der östlichen Seite	Geh- und Radwege sehr schmal; Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Osnabrücker Straße / Am Langen Grund, Nachtabschaltung 21:00 bis 5:30	Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

ÖPNV	Buslinien 48, 88, 121, Nachtbus N7, Anruf-Sammel-Taxi (AST) Haltestelle: Am Langen Grund	Haltestelle Am Langen Grund zw. Ferdinandstraße und Böckstiegelstr.; beidseitig am Fahrbahnrand ohne Haltestellenhäuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	2- bis 3-geschossige Ein- bzw. Mehrfamilienwohnhäuser auf der westlichen Seite	Östlich des Abschnitts verläuft parallel die A61, abgetrennt durch einen Grünstreifen
Schulwege	Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Im Abschnitt gibt es keinen Unfallschwerpunkt

Osnabrücker Straße, Höhe Haus Nr. 1 Ri. Norden



Osnabrücker Str., Ri. Norden zur Ferdinandstr.



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Langfristige Maßnahme ● Zwischen Ferdinandstraße und Am Langen Grund Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 309[3] Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[3] Anzahl der Personen am Abschnitt mit Durchführungsempfehlung Fahrbahnsanierung

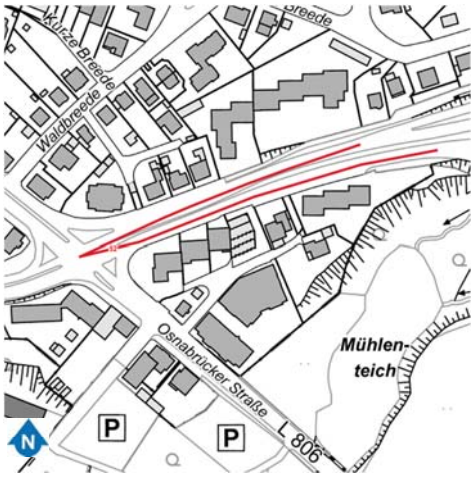
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 52

Carl-Severing-Straße

von Auffahrt Ostwestfalendamm bis Osnabrücker Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Carl-Severing-Straße, Auffahrt Ostwestfalendamm – Osnabrücker Straße			
Länge 251 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.018	1.606		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgängig ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 60/70 dB(A)	14.228-15.657	5-6	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4- bis 5-streifige Asphaltfahrbahn; getrennte Richtungsfahrbahnen; Aufweitung an der Kreuzung Osnabrücker Straße / Carl-Severing-Straße mit Links- und Rechtsabbiegestreifen; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an der Kreuzung mit Osnabrücker Straße	Geringe Fahrbahnschäden
	Neben-anlagen	Gehweg an der südlichen Seite bis Bushaltestelle, an der nördlichen Seite gemeinsamer Geh- und Radweg, ab Bushaltestelle durch Grünstreifen von Fahrbahn abgetrennt	Schmaler Gehweg an der südlichen Seite; Belagsschäden nicht sichtbar

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzung mit Carl-Severing-Straße / Osnabrücker Straße, keine Nachtabschaltung	Autobahnauffahrt nicht mehr in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Buslinie 22, Nachtbusse N7 und N14; Haltestelle: Steiler Weg	Haltestelle Steiler Weg am Fahrbahnrand / mit Busbucht; Haltestellenhäuschen nur an er südlichen Straßenseite
Bebauung und Gebäudenutzung	3- bis 5-geschossige Ein- bzw. Mehrfamilienwohnhäuser	
Schulwege	Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beiträge Nr. 11, 34 und 65: Stärkung Radverkehr; Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit (3x); Verbesserung Verkehrsfluss	
Bemerkungen	Unfallschwerpunkte sind die Kreuzung Carl-Severing-Straße / Osnabrücker Straße sowie die Auffahrt Ostwestfalendamm	



Carl-Severing-Straße, Kreuzung Osnabrücker Straße, Ri. Osten

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme
● Bauliche Umgestaltung im Zuge „Veloroute B68“ geplant[2]. Förderung der Radverkehrsnutzung. *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umweltverbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*

[2] Entsprechend Angaben des Amtes für Verkehr; Umsetzungshorizont 2028

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Konkretisierung der Ausführungsplanung und Verkehrsentlastung zu den oben dargestellten Durchführungsempfehlungen der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 53

Carl-Severing-Straße

von Osnabrücker Straße bis Borgsen-Allee

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Carl-Severing-Straße, Osnabrücker Straße - Borgsen Allee			
Länge 682 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
1.231	1.649		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgängig ab 65/55 dB(A) ; L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 60/70 dB(A)	7.309-14.543	6-7	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 5-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Osnabrücker Straße / Carl-Severing-Straße mit Links- und Rechtsabbiegestreifen; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an der Kreuzung Osnabrücker Straße, Fußgängerüberwege an den Kreisverkehren Marienfelder Straße und Borgsen-Allee sowie Mittelinseln westl. der Kreuzung Gottfriedstraße und östlich der Einmündung Wilfriedstraße; Radverkehrsführung am Knoten Osnabrücker Straße auf Radweg, sonst auf Radfahrstreifen;	Geringe bis sehr geringe Fahrbahnschäden; Radfahrstreifen zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

		Abschnittsweise einseitige, versetzte Parkstreifen	
	Neben-anlagen	Beidseitige Gehwege	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung Carl-Severing-Straße / Osnabrücker Straße, keine Nachtabschaltung	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestelle Marienfelder Straße: Buslinien 22, 88, 121, Nachtbus N14, Anruf-Sammel-Taxi (AST); Haltestelle Quelle Kirche: Buslinien 22, 88, 142, Nachtbus N14	Haltestelle Marienfelder Straße am Fahrbahnrand mit Haltestellenhäuschen auf der südlichen Straßenseite; Haltestelle Quelle Kirche am Fahrbahnrand mit Haltestellenhäuschen auf der südlichen Straßenseite
Bebauung und Gebäudenutzung		Gemischte Bebauung: meistens 2- bis 5-geschossige Ein- bzw. Mehrfamilienwohnhäuser, gewerbliche Nutzung an der NW-Ecke Osnabrücker Straße, Bertholdstraße - Wilfriedstraße südl. Seite, NO-Ecke Kreisverkehr Borgsen-Allee	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beiträge Nr. 11 und 34: Stärkung Radverkehr; Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit; Verbesserung Verkehrsfluss	
Bemerkungen		Unfallschwerpunkte sind die Kreuzung Carl-Severing-Straße / Osnabrücker Straße sowie der Kreisverkehr Borgsen-Allee	

Carl-Severing-Straße zw. Borgsen-Allee und Wilfriedstraße, Ri. Osten



Carl-Severing-Straße zw. Wilfriedstraße und Gottfriedstraße, Ri. Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
● Bauliche Umgestaltung im Zuge weiterer Konkretisierung B-Plan Lidl geplant.[2] Als eine Leitlinie der Planung wird die Entwicklung von Fuß- und Radwegeverbindungen genannt[3] *Lärmminderung langfristig in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen zur Förderung Umwelt-verbund und Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.649 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Nach Informationen des Amtes für Verkehr, Verkehrsplanung, Umsetzung in 2027

[3] https://www.o-sp.de/bielefeld/plan?pid=62383; konkrete Planungen liegen noch nicht vor, daher derzeit keine gutachterliche Empfehlung möglich

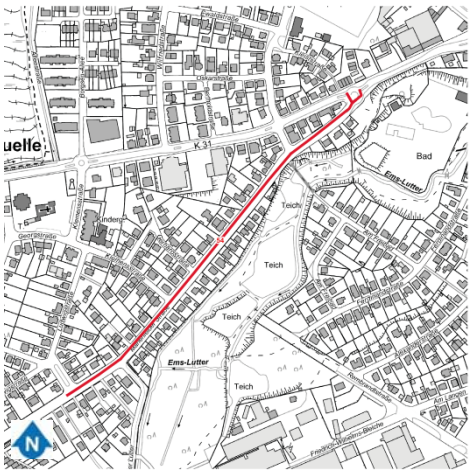
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 54

Marienfelder Straße

von Carl-Severing-Straße bis Arminstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Marienfelder Straße, Carl-Severing-Straße - Arminstraße			
Länge 696 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
303	450		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgängig ab 65/55 dB(A)	3.969-7.071	5-7	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Querungsanlagen: Fußgängerüberweg am Kreisverkehr Carl-Severing-Straße; Mittelinsel Höhe Haus Nr. 2; Beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr, an der südlichen Seiten zwischen Fahrbahn und Parkplätzen	Mittlere Fahrbahnschäden; Schutzstreifen zu schmal
	Neben-anlagen	Gehweg an beiden Straßenseiten	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlagen im Abschnitt	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestelle Klemensstraße: Buslinie 121 und Anruf-Sammel-Taxi (AST)	Haltestelle Klemensstraße am Fahrbahnrand, beidseitig ohne Haltestellenhäuschen

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Bebauung und Gebäudenutzung	Meistens 2- bis 3-geschossige Einfamilienwohnhäuser, Gewerbe oder sonstige Nutzung nicht vorhanden	
Schulwege	Empfohlener Gehweg an der Ostseite ab der Höhe Haus Nr. 20 in Richtung Süden	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beitrag Nr. 13 Verbesserung Verhältnisse für Fußgänger; Verbesserung Verkehrsfluss	
Bemerkungen		Im Abschnitt gibt es keine Unfallschwerpunkte

Marienfelder Straße Höhe Kreisverkehr Carl-Severing-Straße Richtung Westen



Marienfelder Straße Höhe Haus Nr. 8, Richtung Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung

Kurzfristige Maßnahme

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

Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert

- Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 450 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

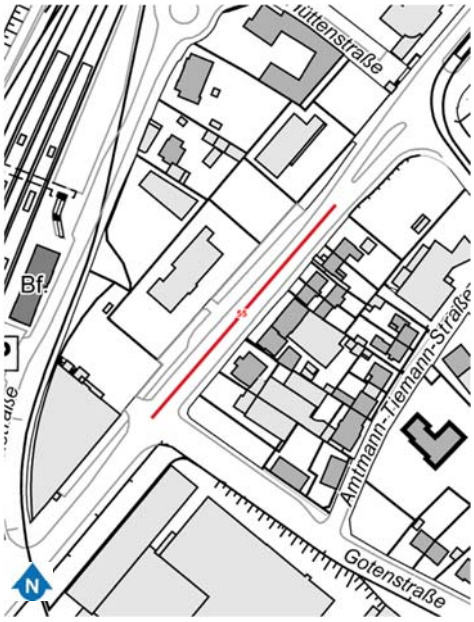
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 55

Gütersloher Straße

von Höhe Haus Nr. 7 bis Gotenstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Gütersloher Straße, Höhe Haus Nr. 7 - Gotenstraße			
Länge 143 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
61	82		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) an der südlichen Straßenseite durchgängig ab 65/55 dB(A)	8.841	3	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Dreistreifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Gütersloher Straße / Gotenstraße mit Linksabbiegestreifen; Querungsanlagen: Fußgängerfurt an Kreuzung Gotenstraße; In Richtung Osten nach der Kreuzung Gotenstraße kurzer Schutzstreifen, an der nördlichen Seite Radfahrstreifen im gesamten Abschnitt; Parkplätze an der nördlichen Seite ca. Höhe Haus Nr. 13 (hinter dem Radfahrstreifen)	Geringe Fahrbahnschäden; Radfahrstreifen zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	An der nördlichen Straßenseite: Gehweg, an der südlichen Straßenseite: gemeinsamer Geh-/Radweg	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung Gütersloher Straße / Gotenstraße, keine Nacht-abschaltung	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Buslinien 48, 87, 88, 95	Keine Bushaltestelle im Abschnitt
Bebauung und Gebäudenutzung		Gemischte Nutzung an der südlichen Straßenseite (zwei bis drei Geschosse), Parkplatz an der SO-Ecke Kreuzung Gotenstraße, an der nördlichen Seite Gewerbegebiet	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung Gütersloher Straße / Gotenstraße ist Unfallschwerpunkt	Baustelle an der Kreuzung Hauptstraße

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Da ausschließlich eine Durchführungsempfehlung zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Lärmbrennpunkt vorliegt, ergibt sich keine Minderung des Außenlärms.

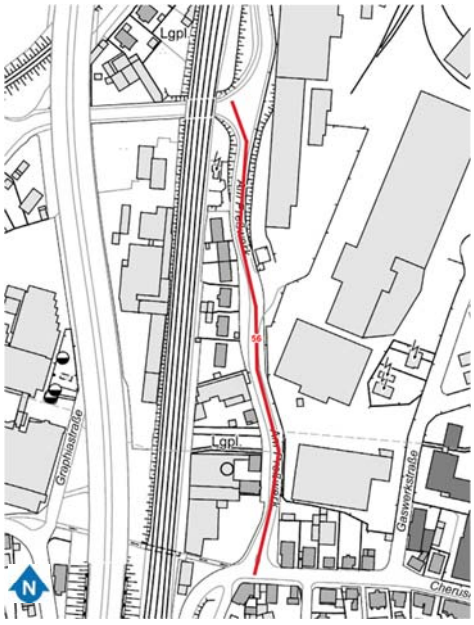
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 56

Am Preßwerk

von Gütersloher Straße bis Cheruskerstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Am Preßwerk, Gütersloher Straße - Cheruskerstraße			
Länge 411 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
98	211		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	V_{zul} [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) an der westlichen Straßenseite durchgängig ab 65/55 dB(A)	4.585-5.936	3-4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 3-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Am Preßwerk / Gütersloher Straße mit Linksabbiegestreifen; Querungsanlagen: Mittelinsel an der Einmündung Cheruskerstraße; Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn; z.T. Parken am Fahrbahnrand	Geringe Fahrbahnschäden
	Neben-anlagen	Beidseitig Gehweg, Gehwegparken vor den Häusern Nr. 7 und 9	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg hinter Grünstreifen
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine Lichtsignalanlagen	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

ÖPNV	Kein ÖPNV im Abschnitt	
Bebauung und Gebäudenutzung	in der oberen Hälfte einseitig Mehrfamilienhäuser (Wohnnutzung) auf der westlichen Straßenseite; Drei bis vier Geschosse, darüber hinaus vorwiegend gewerbliche	
Schulwege	Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Unfallschwerpunkte sind die Kreuzung Am Preßwerk / Gütersloher Straße und Cheruskerstraße	



Am Preßwerk Höhe Cheruskerstraße, Richtung Norden

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde, ggf. nur im Bereich Wohnbebauung *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Mittelfristige Maßnahme
● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Am Preßwerk / Cheruskerstraße
Passiver Schallschutz

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

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 211 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 57

Cheruskerstraße

von Stadtring bis Kölner Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Cheruskerstraße, Stadtring - Kölner Straße			
Länge 553 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
69	194		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgängig ab 65/55 dB(A), Nordseite stärker betroffen	5.226-5.986	3-6	30

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Querungsanlagen: Fußgängerfurt Kreuzung Cheruskerstraße, Mittelinsel zwischen den Uthmannstraße und Germanenstraße, Fußgänger- LSA westl. Kölner Straße (Nachtabschaltung 21:00 bis 5:30); Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn; Ab Sauerlandstraße in Richtung Westen überwiegend Parkplätze beidseitig	Geringe bis mittlere Fahrbahnschäden;

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	Beidseitig Gehwege	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Stadtring (keine Nachabschaltung); Abschnitt liegt in Tempo-30-Zone; LKW-Durchfahrtsverbot	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Zwischen Uthmannstraße und Germanenstraße Buslinien 36, 87, 121, 123, 128	Keine Haltestelle
Bebauung und Gebäudenutzung		Zwei- bis viergeschossige Gebäude, meistens Wohnhäuser mit wenigen Ausnahmen (Praxis, Apotheke und Werkstatt) an der südlichen Straßenseite zwischen Sauerlandstraße und Rhedaer Straße	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung Cheruskerstraße / Stadtring ist Unfallschwerpunkt	

Cherusker Straße Höhe Stadtring, Richtung Westen



Cherusker Straße Höhe Germanenstraße, Richtung Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Gebiet Am Preßwerk / Cheruskerstraße ● Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung oder einer verkehrsabhängigen / bedarfsgesteuerten LSA-Steuerung (im Nachtzeitraum) am KP Stadtring *Lärmminderung um 1 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 58

Cheruskerstraße

Von Kölner Straße bis Am Preßwerk

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Cheruskerstraße, Kölner Straße - Am Preßwerk			
Länge 239 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
354	542		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgängig ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 60/70 dB(A)	6.101-6.950	3-4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Schutzstreifen für den Radverkehr beidseitig; Querungsanlagen: Fußgänger-LSA westlich Kölner Straße, Nachtabschaltung 21:00 bis 5:30	Bis starke Fahrbahnschäden; Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg; Zwischen Am Preßwerk und Iserlohner Straße Gehwegparken an der südlichen Straßenseite	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Fußgänger-LSA an der Kreuzung Am Möllerstift / Kölner Straße	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	(Nachabschaltung zwischen 21:00 und 5:30 Uhr)	
ÖPNV	Kein ÖPNV im Abschnitt	Keine Haltestelle
Bebauung und Gebäudenutzung	Meistens zwei- bis dreigeschossige Wohnhäuser mit Ausnahme eines Werkhauses an der Kreuzung Cheruskerstraße / Am Möllerstift	
Schulwege	Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung Am Preßwerk ist Unfallschwerpunkt	

Cherusker Straße Höhe Kölner Str., Ri. Westen



Cherusker Str. Höhe Am Preßwerk, Ri. Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Umgesetzte Maßnahme
● Fahrbahnsanierung zwischen Gaswerkstraße und Am Preßwerk, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt entsprechend LMFO[2] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt. Nach Auskunft des Amtes für Verkehr ist die Maßnahme umgesetzt (Stand Februar 2024)

Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags nach Abstimmung mit 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 Am Preßwerk / Cheruskerstraße
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 542 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

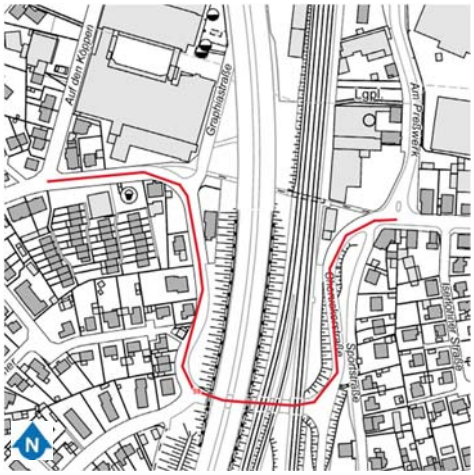
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 59

Cheruskerstraße

von Am Preßwerk bis Auf den Köppen

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Cheruskerstraße, Am Preßwerk - Auf den Köppen			
Länge 632 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
74	129		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell an der Westseite der Autobahn ab 65/55 dB(A)	1.983-2.195	3-8	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; der Straßenabschnitt führt unter einer Eisenbahn- und Autobahnbrücke hindurch; Schutzstreifen für Radverkehr östlich der Brücke nur an der Außen- bzw. Ostseite, unter der Brücke und weiter in Richtung Westen beidseitig	Geringe bis mittlere Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Keine lichtsignalgeregelten Kreuzungen	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

ÖPNV	Buslinien 121, 123 und 128 (davon nur 121 fährt in beide Richtungen), Haltestellen Kulbrocksiedlung und Graphiastraße	Alle Haltestellen ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	Östlich der Brücke kaum bebaut: gewerbliche Nutzung oder Bebauung durch Wand bzw. Grünstreifen von Straße getrennt; Westlich der Brücke auf Autobahnseite kaum bebaut, an der Gegenseite zwei- bis dreigeschossige Wohnhäuser; an der Graphiastraße Bürogebäude / gewerbl. Nutzung	
Schulwege	Es gibt keine ausgewiesenen Schulwege im Abschnitt	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung Cheruskerstraße / Am Preßwerk ist Unfallschwerpunkt	

Cheruskerstraße östlich der Brücke, Richtung Süden



Cheruskerstraße westlich der Brücke, Richtung Norden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h 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 Am Preßwerk / Cheruskerstraße
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 129 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

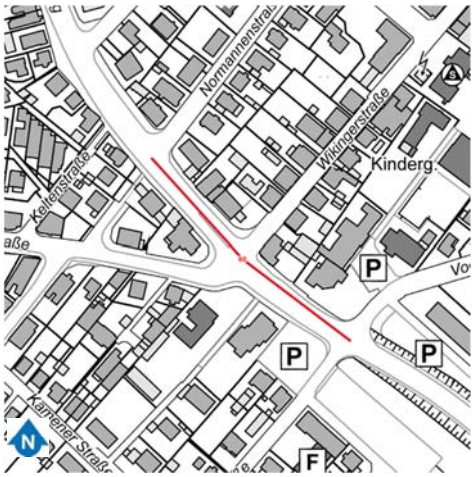
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 60

Stadtring

von Normannenstraße bis Krefelder Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Stadtring, Normannenstraße - Krefelder Straße			
Länge 181 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
92	109		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	V_{zul} [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgängig ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	6.855-11.190	3	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 3-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an Kreuzungen und Einmündungen mit Linksabbiegestreifen; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an der lichtsignalgeregelten Kreuzung Stadtring / Cheruskerstraße / Wikingerstraße; Beidseitig Radfahrstreifen	Geringe bis mittlere Fahrbahnschäden
	Neben-anlagen	Gehweg beidseitig	Belagsschäden nicht sichtbar

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzung mit Stadtring / Cheruskerstraße / Wikingerstraße, keine Nachtabschaltung	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Buslinien 1, 82, 94, 135, 136, 228 und Nachtbus N6; Haltestelle Wikingerstraße: in Richtung Westen vor der Normannenstraße, in Richtung Osten vor der Krefelder Straße;	Beide Haltestellen ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	3- bis 7-geschossige Wohnbauten, an der nördlichen Straßenseite teilweise mit Einzelhandel / Gastronomie im EG	
Schulwege	Empfohlener Gehweg ab Wikingerstraße nach Westen	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung Stadtring / Cheruskerstraße / Wikingerstraße ist Unfallschwerpunkt	



Stadtring Höhe Cheruskerstraße, Richtung Westen

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Umgesetzte Maßnahme
● Einrichtung eines Radfahrstreifens zwischen Gaswerkstraße und Windelsbleicher Straße für einen verbesserten Schutz des Radverkehrs[2]. Förderung der Radverkehrsnutzung und Abstandsvergrößerung von der Bebauung zum Kfz-Verkehr. *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A);* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*

[2] Entsprechend RVK (Umsetzungskonzept), Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen, nach Auskunft des Amtes für Verkehr ist die Maßnahme umgesetzt

Kurz- bis mittelfristige Maßnahme
● Prüfung einer LSA-Nachtabschaltung oder einer verkehrsabhängigen / bedarfsgesteuerten LSA-Steuerung (im Nachtzeitraum) am KP mit Cheruskerstraße / Wikingerstraße *Lärmminderung um 1 dB(A) im Umfeld der Knoten durch verbesserten Verkehrsfluss*
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Durchführung der oben empfohlenen Prüfung der Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

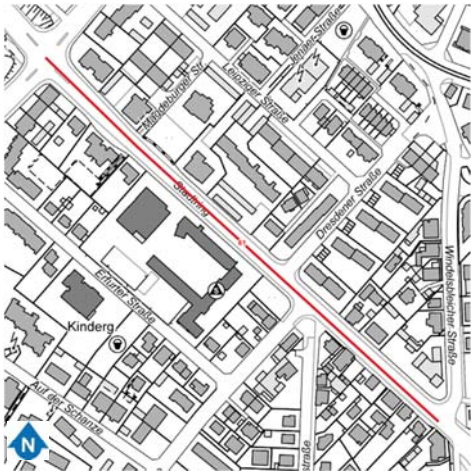
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 61

Stadtring

von Berliner Straße bis Windelsbleicher Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Stadtring, Berliner Straße - Windelsbleicher Straße			
Länge 479 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
77	99		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) an den Kreuzungen mit Berliner Straße und Windelsbleicher Straße ab 65/55 dB(A)	9.111-9.357	3	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 3-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen an den Knoten Stadtring / Berliner Straße und Stadtring / Windelsbleicher Straße mit Linksabbiegestreifen; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an der lichtsignalgeregelten Kreuzung Stadtring / Berliner Straße und Fußgänger-LSA Höhe Dresdner Straße; Beidseitiger Radfahrstreifen; Parkbuchten im Bereich der Magdeburger Straße	Sehr geringe Fahrbahnschäden
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzung mit Stadtring / Berliner Straße (keine Nachtabschaltung); Fußgänger-LSA an der Kreuzung Dresdener Straße (Nachtabschaltung ab 21:00 bis 5:30)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Buslinien 83 und 94; Haltestelle Dresdener Straße	Haltestelle nur an einer Seite und ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	Gemischte Bebauung mit Wohnnutzung und z.T. gewerbliche Nutzung, Schule und Wohngebäude unterschiedlicher Größe und Höhe (2-3 bis 6-geschossig) mit unterschiedlichem Abstand zur Straße	
Schulwege	Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Unfallschwerpunkte an Kreuzungen Stadtring / Berliner Straße und Stadtring / Windelsbleicher Straße	



Stadtring Höhe Berliner Straße, Richtung Norden

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Umgesetzte Maßnahme ● Einrichtung eines Radfahrstreifens zwischen Gaswerkstraße und Windelsbleicher Straße für einen verbesserten Schutz des Radverkehrs[2]. Förderung der Radverkehrsnutzung und Abstandsvergrößerung von der Bebauung zum Kfz-Verkehr. *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A);* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Ohne Konkretisierung der Verkehrsentlastung zu den oben dargestellten durchgeführten Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann die Anzahl der Personen mit einer Minderung des Außenlärms um mindestens 1 dB(A) derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden.

[2] Entsprechend RVK (Umsetzungskonzept), Anlage 1: Übersichtskarte Infrastrukturelle Maßnahmen, nach Auskunft des Amtes für Verkehr ist die Maßnahme umgesetzt

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 62

Hauptstraße / Brackweder Straße

von Bodelschwinghstraße bis Leharstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Hauptstraße / Brackweder Straße, Bodelschwinghstraße - Leharstraße; Stadtbahn im gesamten Abschnitt			
Länge 601 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
184	302		
Stadtbahnverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Stadtbahnverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
179	214		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A) L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) durchgehend ab 65/55 dB(A)[2]	5.085-7.542	3-4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 3-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Hauptstraße / Bodelschwinghstraße mit Linksabbiegestreifen; Straßenbündiger Gleiskörper der Stadtbahn;	Sehr geringe Fahrbahnschäden

1 Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

2 Erschütterungen durch die Stadtbahn sind nicht Bestandteil der strategischen Lärmkartierung nach 34. BImSchV

		Querungsanlagen: Fußgängerfurt an der LSA-geregelten Kreuzung Hauptstraße / Bodelschwinghstraße; Beidseitiger Radfahrstreifen;	
	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Hauptstraße / Bodelschwinghstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestelle Windelsbleicher Straße: Buslinie 82 und Nachtbus N6, Stadtbahn 1	Haltestelle in beide Richtungen mit Haltestellenhäuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Vorwiegend Wohnnutzung in 2- bis max. 7-geschossigen Gebäuden; z.T. gewerbliche Nutzungen wie Gastronomie und Büronutzung	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Beitrag Nr. 55: Stärkung ÖPNV (Bus/Bahn); Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	
Bemerkungen		Kreuzung Hauptstraße / Berliner Straße / Bodelschwinghstraße ist Unfallschwerpunkt	Verkehr begrenzt wegen der Bauarbeiten

Hauptstraße, südöstlich. der Berliner Straße Richtung Nordwesten



Hauptstraße Höhe Jenaer Straße, Richtung Osten



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme
● Umbau der Hauptstraße zw. Gaswerkstraße und Jenaer Straße bis voraussichtlich Ende 2024 mit Bau von drei barrierefreien Hochbahnsteigen und Modernisierung der Bushaltestellen, Anpassung der Stadtbahn-Gleise an die Fahrzeuggeneration Vamos, Neustrukturierung des Straßenraums mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie gestalterischer Aufwertung (laufend)[3]. Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung zwischen Gebäude und Kfz-Verkehr bei Ausbau der Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr und mit der Förderung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr mit dem Ziel einer Modal-Split[4]-Änderung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A);* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
● Fahrbahnneubau mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche im Rahmen Umbau *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
● Beim Einbau neuer Gleise im Zuge des Umbaus der Hauptstraße zwischen Gaswerkstraße und Jenaer Straße sollen 2024 die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[5][6] *Durch Neuschienenschliff Lärmminderung materialabhängig bis zu 5 dB(A)*
● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags 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 für die Hauptstraße zwischen Abzweig Brackweder Straße (Höhe Sennefriedhof) und Gütersloher Straße

3 Nach Auskunft Amt für Verkehr Umbau voraussichtlich Ende 2024 abgeschlossen (Stand Februar 2024)

4 Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

5 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 wird von moBiel ein vorbeugendes Schleifen neuer Gleise materialabhängig zur Lärmminderung angewendet, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

6 Die mit der Sanierung erfolgende Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, ist sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe)
● Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung[7] *Lärmminderung bis zu 10 dB(A)*
Passiver Schallschutz
● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 302 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[7] Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

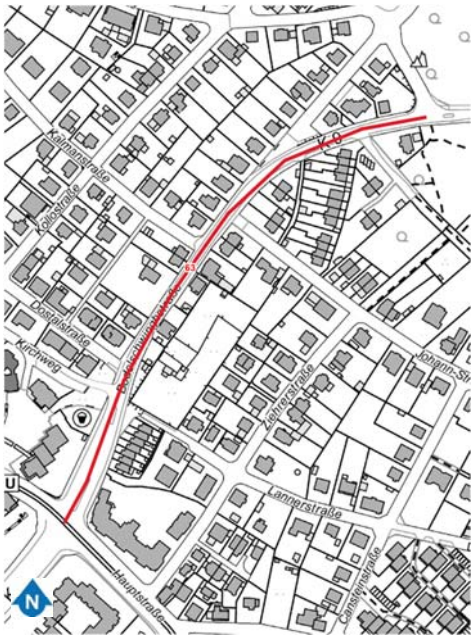
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 63

Bodelschwinghstraße (Brackwede)

von Hauptstraße bis Am Frölenberg

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Bodelschwinghstraße, Hauptstraße - Am Frölenberg			
Länge 479 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
715	1.008		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	10.207-10.794	5-6	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitungen an der Kreuzung mit Hauptstraße auf insgesamt 5 Fahrstreifen (Abbiegestreifen) sowie an der Einmündung Bodelschwinghstraße / Am Frölenberg mit Linksabbiegestreifen von Westen; Querungsanlagen: Fußgängerfurt an der LSA-geregelten Kreuzung Hauptstraße und Mittelinsel auf Höhe Kirchweg; In Richtung Norden Schutzstreifen für Radverkehr;	Vorhandene Durchführungsempfehlung (DE) gemäß drittem Lärmaktionsplan (LAP3) unter Berücksichtigung von Lärmbetroffenheit, Fahrbahnzustand, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Maßnahmenplanung

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar; Gehweg teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung mit Hauptstraße / Bodelschwinghstraße (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Buslinien 28,36 121 und Nachtbus N7; Haltestelle Windfang	Haltestelle in beide Richtungen ohne Haltestellenhäuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Vorwiegend Wohnnutzung in 2-3-geschossigen Einfamilienhäusern; An der Kreuzung mit Hauptstraße Mehrfamilienhäuser mit gewerblicher Nutzung des EG	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung Hauptstraße / Berliner Straße / Bodelschwinghstraße ist Unfallschwerpunkt	Bauarbeiten an der Kreuzung Hauptstraße

Bodelschwinghstraße südl. Kalmannstraße Richtung Norden



Bodelschwinghstraße nördl. Kalmannstraße Richtung Süden



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*
Langfristige Maßnahme ● Fahrbahnsanierung mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[2] *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 1.008 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

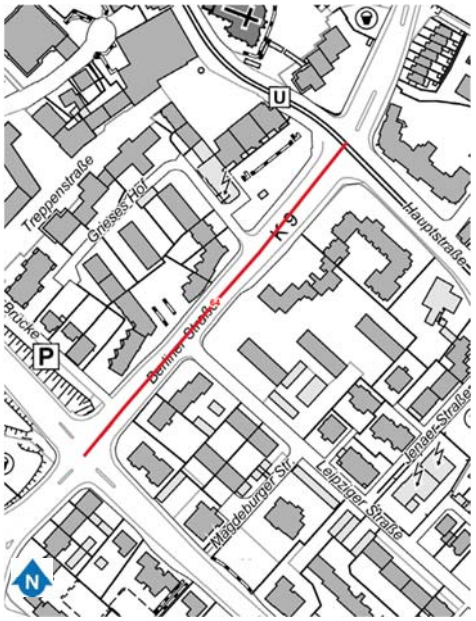
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 64

Berliner Straße

von Hauptstraße bis Stadtring

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Berliner Straße, Hauptstraße - Stadtring			
Länge 278 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
180	326		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A);	6.782-7.435	6-7	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4- bis 5-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an den Kreuzungen Hauptstraße und Stadtring mit Abbiegestreifen; Querungsanlagen: Fußgängerfurten an den signalisierten Kreuzungen mit Hauptstraße und Stadtring; Radverkehr im Mischverkehr, an der Kreuzung Stadtring beidseitige Schutzstreifen	Mittlere Fahrbahnschäden;
	Neben-anlagen	Gehweg beidseitig	Belagsschäden nicht sichtbar;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzungen mit Berliner Straße / Hauptstraße und Stadtring (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

ÖPNV	Haltestelle Brackwede Kirche: Buslinien 1, 28, 82, 94, 135, 228 und Nachtbus N6	Haltestelle in beide Richtungen mit Busbucht(en) und Haltestellenhäuschen, an der westlichen Seite von der Fahrbahn getrennt
Bebauung und Gebäudenutzung	4- bis 7-geschossige Mehrfamilienwohnhäuser mit unterschiedlicher Ausrichtung	
Schulwege	Empfohlener Gehweg im ganzen Abschnitt an der östlichen Seite; An der westlichen Straßenseite nur zwischen Grieses Hof und Hauptstraße	
Öffentlichkeits-beteiligung	Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen	Kreuzung Berliner Straße / Stadtring ist ein Unfallschwerpunkt	Bauarbeiten an der Kreuzung Hauptstraße

Berliner Straße Höhe Grieses Hof Richtung Kreuzung Hauptstraße; Fahrstreifen wegen Bauarbeiten teilweise gesperrt



Berliner Straße, Bushaltestelle Brackwede Kirche an der westlichen Straßenseite (aktuelle Situation, wird umgebaut)



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahmen ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 – 3 dB(A)* ● Der Umbau der Berliner Straße zwischen Stadtring und Hauptstraße ist mit Reduzierung von 2 auf 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung geplant. Auf dem jeweils äußeren Fahrstreifen soll ein Radfahrstreifen, ggf. als Protected-Bike-Lane, eingerichtet werden. Im Bereich der Bushaltstelle wird der südliche äußere Fahrstreifen als Busbucht genutzt, im Knotenpunktbereich entfällt der äußere Fahrstreifen wieder zugunsten eines Radfahrstreifens.[2] Mit der geplanten Maßnahme wird der Abstand vom fließenden Kfz-Verkehr zur angrenzenden Bebauung um 3-4 m vergrößert. Bei an den Straßenraum direkt angrenzenden Gebäuden kann der Abstand verdoppelt werden, die Lärmminderung kann bis zu 3 dB(A) erreichen. Weiterhin dient die Maßnahme der Radverkehrsförderung mit dem Ziel einer Modal-Split[3]-Änderung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs; *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung 1 – 3 dB(A)* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* ● Erneuerung der Fahrbahnoberfläche im Zuge des Umbaus, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 326 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

[2] Siehe auch Drucksachen-Nummer 7014/2020-2025, November 2023 mit Anlagen 2 und 5 – die Umgestaltung ist im Anschluss an die Umbaumaßnahme der Hauptstraße im Jahr 2025 geplant

[3] Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 65

Berliner Straße

von Stadtring bis Senner Straße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Berliner Straße, Stadtring - Senner Straße			
Länge 82 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
52	80		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A); westliche Straßenseite nicht bebaut	9.206	4	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	4- bis 5-streifige Asphaltfahrbahn, Verflechtungsbereich zw. Senner Straße und Stadtring Querungsanlagen: Fußgängerfurt an LSA-geregelter Kreuzung mit Stadtring, Mittelinsel westl. Senner Straße; Radfahrfurt über Senner Straße und Weiterführung als Radfahrstreifen im Knoten für den geradeausfahrenden Radverkehr; rechtsabbiegende Radfahrer im Mischverkehr; in südwestlicher Richtung Einfädelspur für den Radverkehr auf die Fahrbahn	Geringe Fahrbahnschäden

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg	Belagsschäden nicht sichtbar;
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		signalisierte Kreuzung mit Berliner Straße / Stadtring (keine Nachtabschaltung)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Buslinien 28, 94, 123, 128	Es befindet sich keine Haltestelle im Abschnitt
Bebauung und Gebäudenutzung		Bebauung auf der südöstlichen Seite: 4- bis 5-geschossige Mehrfamilienhäuser, gewerbliche EG-Nutzung an der Ecke Stadtring;	
Schulwege		Empfohlener Gehweg an der östlichen Straßenseite	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung Berliner Straße / Stadtring ist Unfallschwerpunkt	



Berliner Straße, Kreuzung Stadtring

Bild: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Da ausschließlich eine Durchführungsempfehlung zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Lärmbrennpunkt vorliegt, ergibt sich keine Minderung des Außenlärms.

Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 66

Berliner Straße

von Senner Straße bis Südring

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Berliner Straße, Senner Straße - Südring			
Länge 802 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
278	460		
Immissionspegel	**DTV**[1] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) durchgehend ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 70/60 dB(A)	5.676-7.361	4-5	50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	2- bis 3-streifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung westl. der Senner Straße mit Linksabbiegestreifen; Aufweitung an der Kreuzung Südring mit Rechtsabbiegestreifen; Querungsanlagen: Mittelinsel westl. Senner Straße sowie zwischen Kössener und Wiedenbrücker Straße; Fußgänger-LSA westl. Kölner Straße; Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden Radverkehr mit Aufweitung an der Kreuzung Südring;	Geringe bis mittlere Fahrbahnschäden; Zustand in der oberen Hälfte besser als in der unteren
	Neben-anlagen	Beidseitig Gehweg und Radweg im Seitenraum	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radweg teilweise zu schmal

[1] Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen	Signalisierte Kreuzungen mit Berliner Straße / Südring (keine Nachtabschaltung) und Fußgänger-LSA westl. Kölner Straße (Abschaltung 21:00 bis 5:30)	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV	Haltestelle Am Wißbrock: Buslinien 123; Haltestelle Kölner Straße: Buslinien 36, 123	Fahrbahnrandhaltestellen, nur Haltestelle Kölner Straße an der südlichen Straßenseite mit Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung	Zwischen Senner Straße und Am Wißbrock vorwiegend Einfamilienhäuser; Westlich davon Mehrfamilienhausbebauung in unterschiedlicher Ausrichtung, im EG z.T. gewerbliche Nutzung u.a. Einzelhandel	
Schulwege	Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung	Beitrag Nr. 29: Verkehrslenkung/-verteilung/-beruhigung; Senkung (Begrenzung) zulässiger Höchstgeschwindigkeit	
Bemerkungen	Kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt	Bauarbeiten an der nördlichen Straßenseite zwischen Südring und Papenkamp

Berliner Straße Höhe Beckumer Straße, Richtung Westen



Berliner Straße Höhe Kölner Straße, Richtung Osten



Berliner Straße Höhe Am Wißbrock, Richtung Osten



Berliner Straße Höhe Am Wißbrock, Richtung Westen



Bilder: LK Argus Kassel GmbH

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)* ● Umbau der Berliner Straße im Bereich der Einmündung Senner Straße mit Einrichtung eines Radfahrstreifens westlich der Einmündung, Rückbau des freien Rechtsabbiegers in die Senner Straße zugunsten des Fußverkehrs und Verbesserung der Querung inkl. barrierefreier Ausbau.[2] Im Umbaubereich kann der Abstand zwischen Bebauung und Kfz-Verkehr vergrößert werden, Fuß- und Radverkehr werden gefördert und in ihrer Nutzung gestärkt mit dem Ziel einer Modal-Split[3]-Änderung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs. *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung ca. 1 dB(A)* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

[2] Siehe auch Anlage 6 zu Drucksachen-Nr. 7041/2020 - 2025

[3] Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
• Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu 460 Personen ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

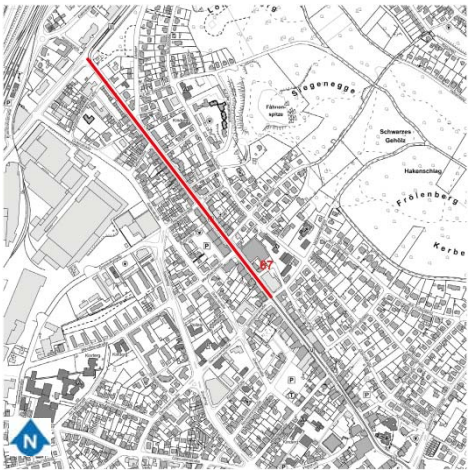
Handlungsraum — Lärmminderungskonzept 3

Lärmbrennpunkt 67

Hauptstraße

von Gütersloher Straße bis Germanenstraße

Bestandsdaten



Hauptlärmquelle(n)			
Hauptstraße, Gütersloher Straße - Germanenstraße; Stadtbahn im Abschnitt			
Länge 897 m			
Anzahl belasteter Einwohner			
Gesamtstraßenverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Gesamtstraßenverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
--[1]	--[1]		
Stadtbahnverkehr L_{DEN} ab 65 dB(A)	Stadtbahnverkehr L_{Night} ab 55 dB(A)		
482	509		
Immissionspegel	**DTV**[2] [Kfz/24h]	**SV-Anteil** [%]	**V_{zul}** [km/h]
L_{DEN} / L_{Night} (Straße) punktuell ab 65/55 dB(A); L_{DEN} / L_{Night} (Stadtbahn) durchgehend ab 65/55 dB(A)[3]	5.676-7.361	0-6	30/50

Lärmminderungs-potenziale		**Bestandsbeschreibung**	**Anmerkungen**
Straßen-infra-struktur	Fahrbahn	Zweistreifige Asphaltfahrbahn; Aufweitung an der Kreuzung Gütersloher Straße mit mittiger Spur für die Stadtbahn; Zwischen Germanenstraße und Amtmann-Tiemann-Straße beidseitig Fahrbahnrandparken Straßenbündige Gleiskörper der Stadtbahn	Vorwiegend hohe bis sehr hohe Fahrbahnschäden;

1 Die Auswertung der Lärmkartierung Straße enthält keine Einwohnerdaten für diesen Abschnitt

2 Die Angaben zum DTV (Kfz/24h) sind Verkehrsdaten aus dem städtischen Verkehrsmodell für das Bezugsjahr 2021.

3 Erschütterungen durch die Stadtbahn sind nicht Bestandteil der strategischen Lärmkartierung nach 34. BImSchV

	Neben-anlagen	Beidseitiger Gehweg und Radweg im Seitenraum	Belagsschäden nicht sichtbar; Geh- und Radweg teilweise zu schmal
Straßenverkehrs-rechtliche Rahmenbedingungen		Signalisierte Kreuzung Hauptstraße / Gütersloher Straße (keine Nachtabschaltung) und Fußgänger-LSA Nähe Salierstraße (Abschaltung 2:00 bis 4:00); Tempo 30 zwischen Germanenstraße und Lönkert	Die Straße liegt in der Baulast der Stadt Bielefeld
ÖPNV		Haltestelle Gaswerkstraße: Buslinie 80 und Nachtbus N6, Stadtbahn 1; Haltestelle Brackwede Bahnhof (an der südlichen Straßenseite in Richtung Osten): Nachtbus N6	Alle Haltestellen ohne Häuschen
Bebauung und Gebäudenutzung		Zwei- bis viergeschossige Gebäude; Mischgebiet mit vorwiegender Wohnnutzung ab 1. OG; Im Erdgeschoss gewerbliche bzw. gastronomische Nutzung	
Schulwege		Empfohlener Gehweg	
Öffentlichkeits-beteiligung		Keine Beiträge zu diesem Lärmbrennpunkt	
Bemerkungen		Kreuzung Gütersloher Straße / Artur-Ladebeck-Straße / Hauptstraße ist Unfallschwerpunkt	Abschnitt komplett gesperrt wegen Bauarbeiten[4]



Hauptstraße, Richtung Westen zum Am Wittenbrink

Bilder: LK Argus Kassel GmbH

[4] https://www.mobiel.de/aktuelles/ausbau-fuer-die-zukunft/hauptstrasse/

Maßnahmenvorschläge zur Lärmminderung
Kurzfristige Maßnahme ● Umbau der Hauptstraße zw. Gaswerkstraße und Jenaer Straße mit Bau von drei barrierefreien Hochbahnsteigen und Modernisierung der Bushaltestellen, Anpassung der Stadtbahn-Gleise an die Fahrzeuggeneration Vamos, Neustrukturierung des Straßenraums mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie gestalterischer Aufwertung (laufend)[5]. Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung zwischen Gebäude und Kfz-Verkehr bei Ausbau der Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr und mit der Förderung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr mit dem Ziel einer Modal-Split[6]-Änderung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs *Lärmminderung durch Abstandsvergrößerung bis 1 dB(A);* *Lärmminderung langfristig mit Reduzierung Kfz-Verkehrsmengen;* *bei Reduzierung Kfz-Verkehr um 20% Lärmminderung von 1 dB(A)* ● Fahrbahnneubau mit Einbau einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche entsprechend LMFO[7] im Rahmen Umbau *Lärmminderung belagsabhängig 3 – 5 dB(A)* ● Beim Einbau neuer Gleise im Zuge des Umbaus der Hauptstraße zwischen Gaswerkstraße und Jenaer Straße sollen 2024 die Gleise vorbeugend geschliffen werden, damit Unebenheiten, Riffel o.ä. beseitigt werden und hierdurch die Lärmentstehung vermieden oder gemindert wird[8][9] *Durch Neuschienenschliff Lärmminderung materialabhängig bis zu 5 dB(A)* ● Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags nach Abstimmung mit Stadtwerken (moBiel) und der Straßenverkehrsbehörde im Abschnitt zwischen Lönkert und Gütersloher Straße (Erweiterung bestehenden T30) *Lärmminderung 2 - 3 dB(A)*

5 Nach Auskunft Amt für Verkehr Umbau voraussichtlich Ende 2024 abgeschlossen (Stand Februar 2024)

6 Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmitteln

7 Entsprechend LMFO: Handlungsprogramm zur Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnoberflächen, LAP 3 Abb. 35 auf S. 74; Durchführungsempfehlung hiermit vollständig abgedeckt

8 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 wird von moBiel ein vorbeugendes Schleifen neuer Gleise materialabhängig zur Lärmminderung angewendet, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 118

9 Die mit der Sanierung erfolgende Verbesserung der Schienenlagerung, mit der Erschütterungen im Gleisbereich und der Körperschall verringert werden, ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung

Mittelfristige Maßnahme ● Prüfung möglicher vorhandener Durchgangsverkehre und Erarbeitung eines Konzeptes mit Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs für die Hauptstraße zwischen Abzweig Brackweder Straße (Höhe Sennefriedhof) und Gütersloher Straße[10]
Kurz-, mittel- und langfristig (Daueraufgabe) ● Regelmäßiges präventives Schienenschleifen (akustisches Schleifen) mit einem Schienenschleif-Fahrzeug zur Erhaltung einer glatten, leiseren Gleisoberfläche sowie Schmierung oder Bewässerung in Kurvenbereichen zur Vermeidung oder Verminderung der Lärmentstehung[11] *Lärmminderung bis zu 10 dB(A)*
Passiver Schallschutz ● Es sind Gebäude mit L_{DEN} / L_{Night} ab 65 / 55 dB(A) im Abschnitt vorhanden. Eine Förderung von Schallschutzfenstern aus akustischen Gründen ist möglich.

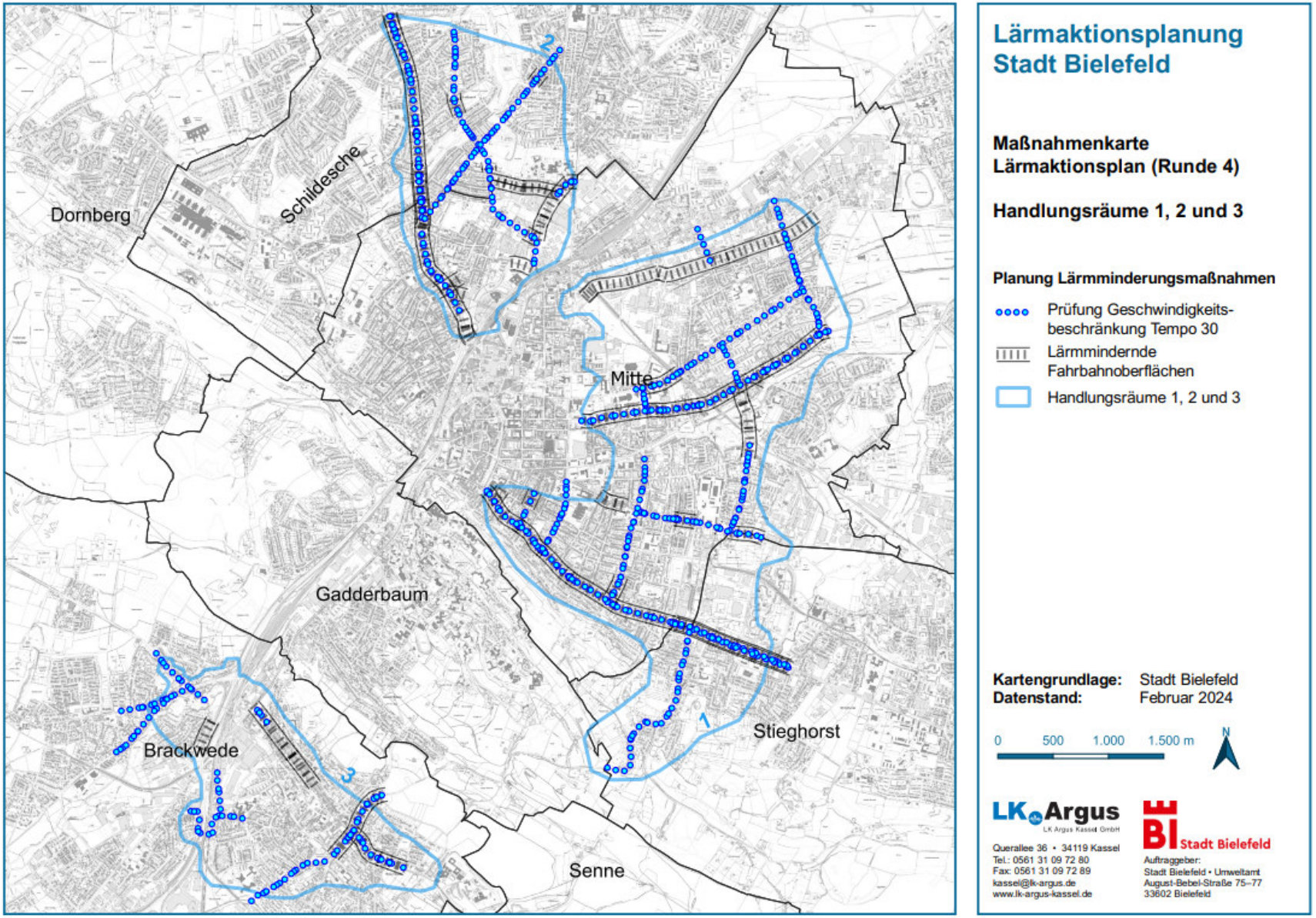
Angabe der geschätzten Anzahl der Personen am Lärmbrennpunkt, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB reduziert
● Vorbehaltlich der Umsetzung der oben dargestellten Durchführungsempfehlungen zu Maßnahmen am Lärmbrennpunkt kann in einer überschlägig maximal abgeschätzten Größenordnung von bis zu allen am Lärmbrennpunkt wohnenden Personen[12] ausgegangen werden, für die sich der Außenlärm um mindestens 1 dB(A) reduziert.

10 Für den zentralen Bereich der Hauptstraße siehe auch Erstellung eines Konzeptes für den motorisierten Individualverkehr (2021), Anhang 3 – Steckbriefe Handlungsfelder & Maßnahmen, S. 106

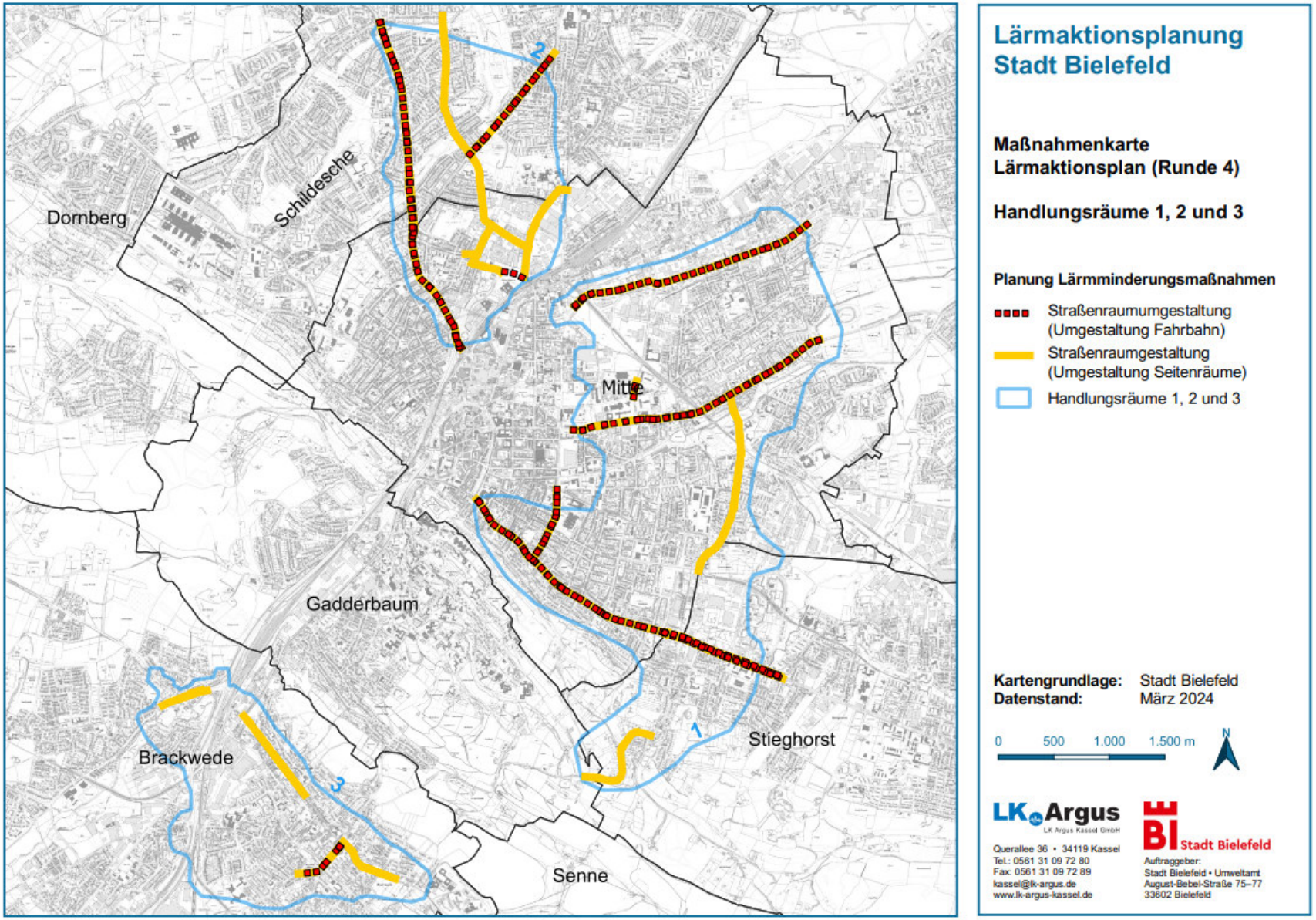
11 Entsprechend Abstimmung mit moBiel am 14.02.2024 ist von moBiel der regelmäßige Einsatz eines Schienenschleif-Fahrzeugs sowie die Aufstellung eines „Einsatz-Bedarfsplans“ vorgesehen, zu den Lärmminderungspotentialen s.a. UBA Texte 115/2021, Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht, S. 116

12 Die Auswertung der Lärmkartierung Straße enthält keine Einwohnerdaten für diesen Abschnitt

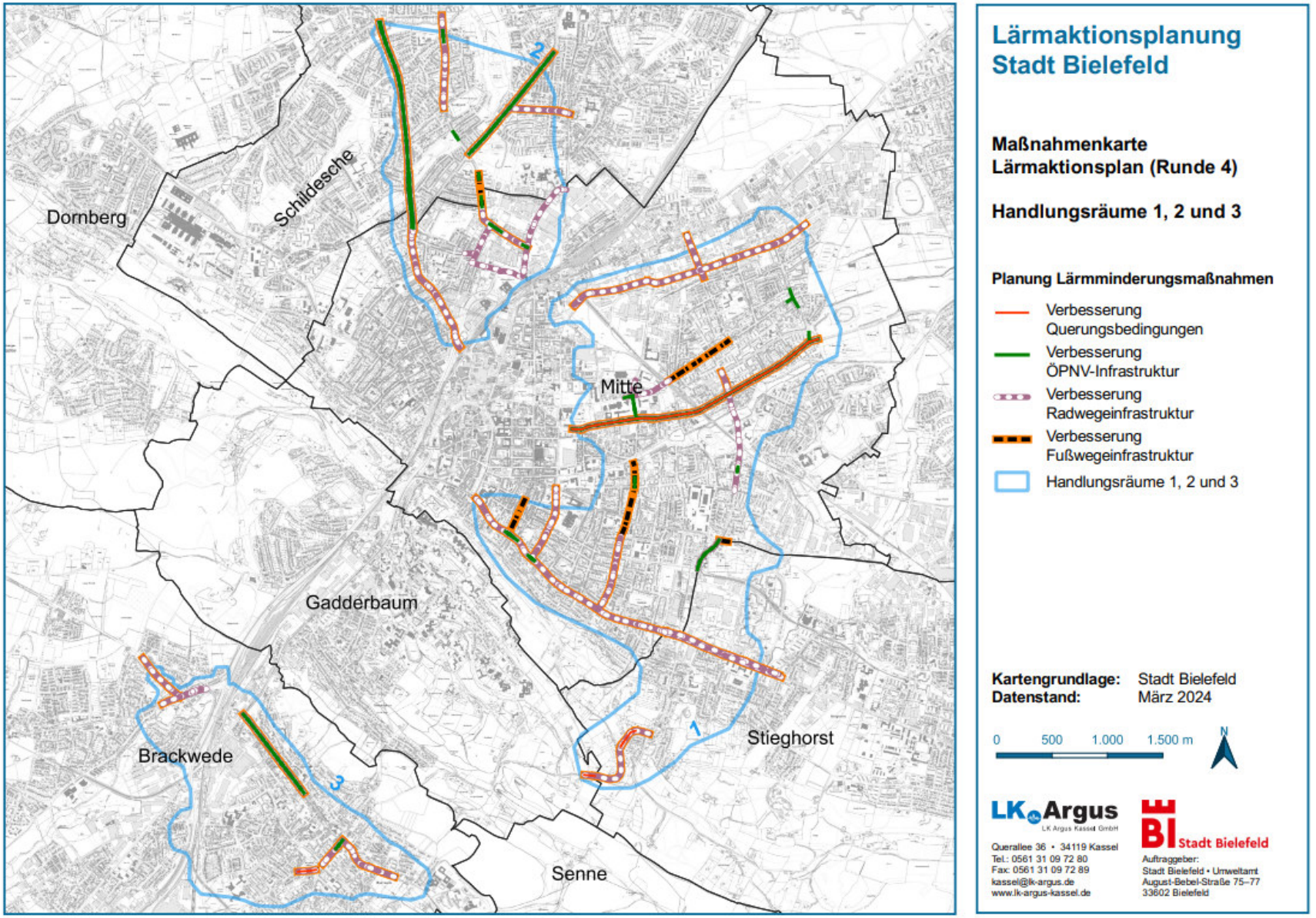
Anlage 16: Maßnahmenkarten aus den Lärmminderungskonzepten der Handlungsräume



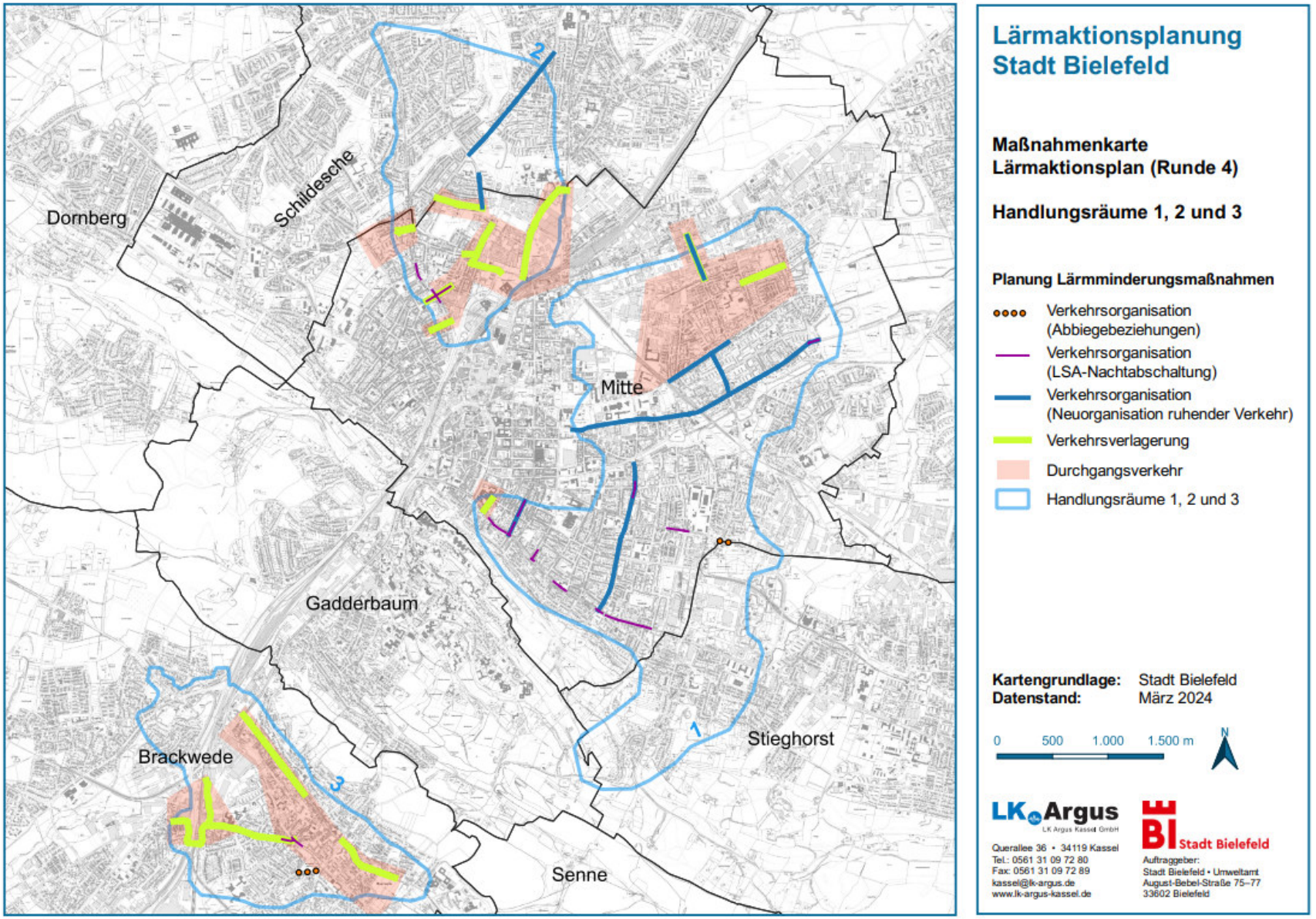
Anlage 16: Maßnahmenkarten aus den Lärmminderungskonzepten der Handlungsräume



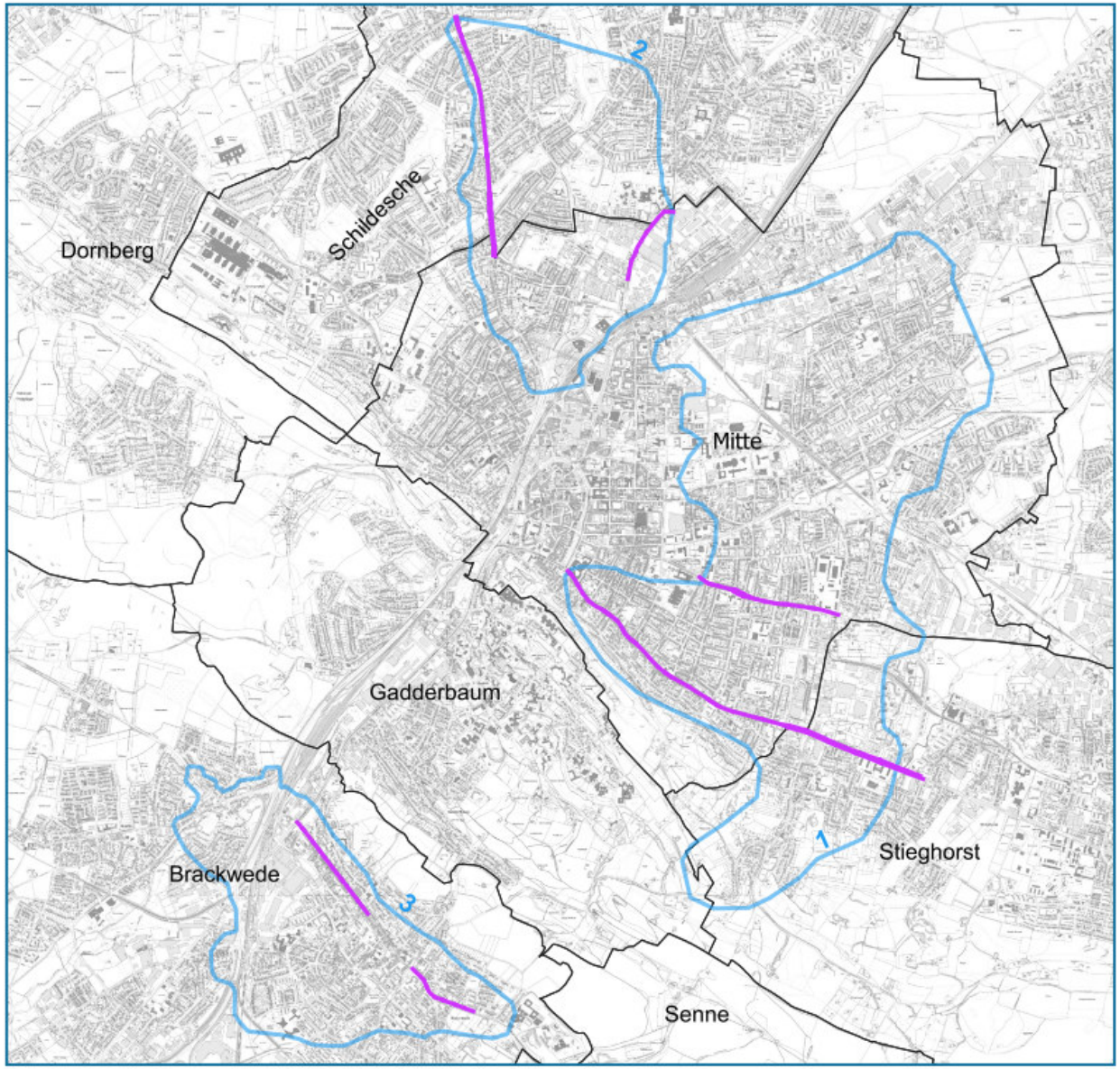
Anlage 16: Maßnahmenkarten aus den Lärmminderungskonzepten der Handlungsräume



Anlage 16: Maßnahmenkarten aus den Lärmminderungskonzepten der Handlungsräume



Anlage 16: Maßnahmenkarten aus den Lärmminderungskonzepten der Handlungsräume



Lärmaktionsplanung Stadt Bielefeld

Maßnahmenkarte Lärmaktionsplan (Runde 4)

Handlungsräume 1, 2 und 3

Planung Lärmminderungsmaßnahmen

- Stadtbahnmaßnahmen (z.B. Einbau und Erhaltung glatter Gleisoberflächen durch regelmäßigen Einsatz des Schienenschleiffahrzeugs nach Bedarfsplan sowie Schienenschmierung oder –befeuchtung)
- Handlungsräume 1, 2 und 3

Kartengrundlage: Stadt Bielefeld
Datenstand: Februar 2024

0 500 1.000 1.500 m

N

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH
Querallee 36 • 34119 Kassel
Tel.: 0561 31 09 72 80
Fax: 0561 31 09 72 89
kassel@lk-argus.de
www.lk-argus-kassel.de

Stadt Bielefeld
Auftraggeber:
Stadt Bielefeld • Umweltamt
August-Bebel-Straße 75–77
33602 Bielefeld