

# 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans

---

Für den Ballungsraum Bochum

## Impressum

### Herausgeberin:

Stadt Bochum  
Der Oberbürgermeister

### Umwelt- und Grünflächenamt

Lärmaktionsplanung

### Rückfragen:

Dietmar Epple  
Tel: 0234 910-1410  
E-Mail: [DEpple@bochum.de](mailto:DEpple@bochum.de)

Internet: <https://www.bochum.de>

Fotos: Stadt Bochum - Presseamt  
Umwelt- und Grünflächenamt

Druck: Stadt Bochum  
Dezernat III – Referat für Service  
Gustav-Heinemann-Platz 2- 6  
Bildungs- und Verwaltungszentrum (BVZ)  
44777 Bochum

Bochum, 21.06.2022

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen der Menschen zu berücksichtigen. In der Wortwahl der Fortschreibung werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Rahmenbedingungen und Vorgehen</b> .....	<b>1</b>
1.1 Beschreibung des Ballungsraums .....	1
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	1
1.3 Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit.....	2
1.4 Grenz- und Auslösewerte .....	3
1.5 Zuständige Behörde .....	3
1.6 Vorgehensweise der Stadt Bochum .....	4
<b>2. Bestandsaufnahme</b> .....	<b>5</b>
2.1 Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen.....	5
2.1.1. Straßenverkehr .....	5
2.1.2. Sonstiger Straßenverkehr .....	7
2.1.3. Schienenverkehr Sonstige.....	10
2.1.4. Schienenverkehr Deutsche Bahn .....	10
2.1.5. IED-Anlagen.....	11
2.2 Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse .....	12
2.3 Lärmschwerpunkte (LKZ) der 2. und 3. Stufe der Lärmkartierung und ihre Veränderungen .....	15
<b>3. Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2015</b> .....	<b>22</b>
3.1 Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms aus dem Lärmaktionsplan 2015 .....	22
3.2 Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h .....	23
3.3 Sanierung von Straßenabschnitten mit lärmoptimiertem Asphalt .....	29
3.4 Förderprogramm zum passiven Lärmschutz .....	30
<b>4. Mitwirkung der Öffentlichkeit</b> .....	<b>30</b>
4.1 Online-Beteiligung.....	30
4.2 Informations- und Beteiligungsveranstaltungen.....	32
4.3 Bewertung der Anregungen und Vorschläge.....	35

<b>5. Strategien und Konzepte der Stadt Bochum zur Lärminderung</b> .....	<b>36</b>
5.1 Die Bochum Strategie .....	36
5.2 Leitbild Mobilität .....	36
5.3 Förderung von Fuß- und Radverkehr .....	37
5.4 Verkehrskonzepte in den Stadtteilen / Nahmobilitätskonzepte .....	41
5.5 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV .....	44
5.6 Förderprogramm passiver Lärmschutz.....	45
5.7 Grundsatzbeschluss zu lärmminderndem Asphalt:.....	45
5.8 Möglichkeiten der Geschwindigkeitsüberwachung in den Tempo-30-Pilotbereichen ..	46
<b>6. Maßnahmen / Stellungnahmen zu den einzelnen Lärmquellen und Lärmschwerpunkten</b> .....	<b>47</b>
6.1 Lärmschwerpunkte im Bereich Straßenverkehr nach der Lärmkartierung der 2. und 3. Stufe sowie geplante bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen .....	47
6.2 Maßnahmen zur Bekämpfung von Schienenverkehrslärm (Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes) .....	56
6.3 Lärmschwerpunkte sowie Maßnahmen zur Bekämpfung von Straßenbahnlärm (einschl. Stellungnahme der BOGESTRA AG) .....	62
6.4 Maßnahmen zur Bekämpfung des Straßenverkehrslärms ausgehend von Bundes- und Landesstraßen (Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW).....	66
6.5 Nachrichtlich die Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung (DFS) sowie des Flughafens Düsseldorf .....	67
<b>7. Ruhige Gebiete</b> .....	<b>70</b>
<b>8. Ergebnisse der öffentlichen Auslegung</b> .....	<b>84</b>
<b>9. Inkrafttreten</b> .....	<b>84</b>

## Anlagen

- Anlage 1 - Gemeindestraßen
- Anlage 2.1 - Lärmkarte-Straße-LDEN
- Anlage 2.2 - Lärmkarte-Straße-LNight
- Anlage 2.3 - Schiene-Sonstige-LDEN
- Anlage 2.4 - Schiene-Sonstige-LNight
- Anlage 2.5 - Schiene-DB-LDEN
- Anlage 2.6 - Schiene-DB-LNight
- Anlage 2.7 - IED-Anlagen-LDEN
- Anlage 2.8 - IED-Anlagen-LNight
- Anlage 3 - Online-Beteiligung
- Anlage 4.1 - Auswertung-Straße-Bezirk Mitte
- Anlage 4.2 - Auswertung-Straße-Bezirk Wattenscheid
- Anlage 4.3 - Auswertung-Straße-Bezirk Nord
- Anlage 4.4 - Auswertung-Straße-Bezirk Ost
- Anlage 4.5 - Auswertung-Straße-Bezirk-Süd
- Anlage 4.6 - Auswertung-Straße-Bezirk-Südwest
- Anlage 5.1 - Auswertung-Schiene-Bezirk-Mitte
- Anlage 5.2 - Auswertung-Schiene-Bezirk-Wattenscheid
- Anlage 5.3 - Auswertung-Schiene-Bezirk-Nord
- Anlage 5.4 - Auswertung-Schiene-Bezirk-Ost
- Anlage 5.5 - Auswertung-Schiene-Bezirk-Süd

Anlage 5.6 - Auswertung-Schiene-Bezirk-Südwest

Anlage 6 - Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes

Anlage 7 - Schutzzonen Flughafen Düsseldorf

Anlage 8.1 - Ruhiges Gebiet Stadtpark – DIN A 3

Anlage 8.2 - Ruhiges Gebiet Kalwes – DIN A 3

Anlage 8.3 - Ruhiges Gebiet Laerholz – DIN A 3

Anlage 9 - Auswertung der öffentlichen Auslegung

## 1. Rahmenbedingungen und Vorgehen

### 1.1 Beschreibung des Ballungsraums

Die Stadt Bochum ist eine große kreisfreie Stadt in der Metropole Ruhr mit einer Fläche von 145,6 km<sup>2</sup> und einer Bevölkerungszahl von 370.899 (Stand 31.12.2020). Sie ist baulich und verkehrlich eng mit ihren Nachbargemeinden verbunden. Im Süden grenzt das Stadtgebiet an die Ruhr. Hier haben sich u.a. wichtige Naherholungsgebiete entwickelt. Die Stadt ist über ein dichtes Netz des Straßen- und Schienenverkehrs erschlossen und mit den angrenzenden Städten und Gemeinden verbunden. Die 9 Hochschulen mit 58.000 Studierenden repräsentieren den Standort Bochum als Universitätsstadt und zählen zu den größten Arbeitgebern in der Stadt.

### 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Mit der Änderung des § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) am 15. Juni 2005 ist die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) [2] in deutsches Recht erfolgt. Danach waren u. a. Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern verpflichtet, bis zum 30. Juni 2012 Lärmkarten zu erstellen (§ 47c BImSchG). Die Lärmkarten müssen mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden. Gemäß § 47d BImSchG sollen die zuständigen Behörden im Anschluss an die Strategische Lärmkartierung Aktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ausarbeiten.

Ziel dieser Aktionspläne soll sein, die Lärmbelastung zu reduzieren. Darüber hinaus sollen sie Hilfestellung bei unterschiedlichen Planungen des Untersuchungsraumes geben, um den vorhandenen Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen.

Die bereits ausführlich im Strategischen Lärmaktionsplan 2011 sowie im Detaillierten Lärmaktionsplan 2015 behandelten Rechtsgrundlagen gelten grundsätzlich auch für den Lärmaktionsplan der dritten Bearbeitungsstufe weiter. Er basiert auf den Ergebnissen der 3. Stufe der Lärmkartierung, die im Ballungsraum Bochum im Juli 2018 abgeschlossen wurde. Weiterführende rechtliche Konkretisierungen oder Vorgaben für die jetzige Fortschreibung erfolgten nicht.

## 1.3 Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit<sup>1</sup>

Lärm ist ein Stressfaktor. Er aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System. Als Folge kommt es zu Veränderungen bei Blutdruck, Herzfrequenz und anderen Kreislauffaktoren. Der Körper schüttet vermehrt Stresshormone aus, die ihrerseits in Stoffwechselforgänge des Körpers eingreifen. Die Kreislauf- und Stoffwechselregulierung wird weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem vermittelt. Die autonomen Reaktionen treten deshalb auch im Schlaf und bei Personen auf, die meinen, sich an Lärm gewöhnt zu haben.

Zu den möglichen Langzeitfolgen chronischer Lärmbelastung gehören neben den Gehörschäden auch Änderungen bei biologischen Risikofaktoren (z. B. Blutfette, Blutzucker, Gerinnungsfaktoren). Auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie arteriosklerotische Veränderungen („Arterienverkalkung“), Bluthochdruck und bestimmte Herzkrankheiten, einschließlich Herzinfarkt, können durch Lärm verursacht werden.

### Schlafstörungen durch Lärm

Lärm beeinträchtigt auch den Schlaf. Dies äußert sich in einer veränderten Schlafstruktur, vermehrten Aufwachreaktionen sowie einer stärkeren Ausscheidung von Stresshormonen und erhöhten Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. So hat beispielsweise eine große europäische Studie statistisch gesicherte Zusammenhänge zwischen der Belastung durch Straßenverkehrslärm und nächtlichen Fluglärm einerseits und Bluthochdruck andererseits gezeigt. Personen, die verstärkt von Lärm betroffen sind, weisen häufiger höhere Blutdruckwerte auf als Menschen in ruhigeren Wohngebieten. Die besondere Bedeutung des Nachtfluglärms zeigte sich auch bei einer in der Umgebung des Flughafens Köln/Bonn durchgeführten Studie. Dort wurden höhere Medikamentenverschreibungen bei Personen nachgewiesen, die nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind.

Eine weitere Auswertung der Daten hinsichtlich des Risikos für Herz-Kreislauf-Krankheiten und psychische Erkrankungen zeigte einen Anstieg des Erkrankungsrisikos schon bei niedrigen nächtlichen Dauerschallpegeln von 40 dB(A). In einer umfangreichen Schweizer Untersuchung wurde ein Anstieg des Herzinfarkttrisikos mit zunehmender Fluglärmbelastung gefunden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat mit ihren „Night Noise Guidelines for Europe“ dann auch empfohlen, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Mittelungspegel von 40 dB(A) nicht überschreiten sollte, um nachteilige Gesundheitseffekte zu vermeiden.

Der Zusammenhang zwischen Lärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen einschließlich

---

<sup>1</sup> Quelle: Umweltbundesamt

Herzinfarkt ist durch diese und weitere Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegt.  
Die Frage ist also nicht mehr ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß.

## 1.4 Grenz- und Auslösewerte

Die Umgebungslärmrichtlinie enthält keine Grenz- und / oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung. Somit ist es den Mitgliedsstaaten der EU selbst überlassen, solche festzulegen.

Bei der Umsetzung in deutsches Recht (BImSchG) ist auf eine Festlegung von Standards verzichtet und die Entscheidung den Ländern bzw. den Kommunen übertragen worden. Das Land Nordrhein-Westfalen hat mit einem Runderlass zur Lärmaktionsplanung folgende Auslösewerte formuliert:

Nach dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MULNV) liegen Lärmprobleme und somit Handlungsbedarf vor, wenn „an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein LDEN von 70 dB(A) oder ein LNight von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird“.

Aufgrund der Ergebnisse verschiedener wissenschaftlicher Studien empfiehlt das Bundesumweltamt (BMU), Lärmschwerpunkte ab einem LDEN/LNight von 65/55 dB(A) näher zu betrachten. Diesen Empfehlungen hat sich die Stadt Bochum bereits mit dem Detaillierten Lärmaktionsplan 2015 angeschlossen.

Dennoch hat die Bekämpfung des Umgebungslärms ab einem LDEN/LNight von 70/60 dB(A) oberste Priorität.

**LDEN:** Lärmindex, über dessen Höhe Aussagen für die allgemeine Belästigung gemacht werden können. Er umfasst die Lärmbelastung des gesamten Tages (24 h).

**LNight:** Lärmindex, über dessen Höhe Aussagen über die Hauptruhezeit und Schlafstörungen gemacht werden können. Er beschreibt die Lärmbelastung für den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr.

## 1.5 Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmkartierungen der maßgeblichen Hauptlärmquellen Straßen- und sonstige Schienenwege (Stadt- und Straßenbahnen) sowie für die Aufstellung und

Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist die Stadt Bochum.

Die Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse für Schienenwege des Bundes wurde durch das Eisenbahnbundesamt erstellt und der Stadt Bochum übermittelt.

## **1.6 Vorgehensweise der Stadt Bochum**

Die Stadt Bochum verfolgt mit der Lärmaktionsplanung das langfristige Ziel, mit den vorhandenen und künftigen Rahmen- und Entwicklungskonzepten gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

Mit dem strategischen Lärmaktionsplan 2011 erfolgte zunächst eine Betrachtung auf gesamtstädtischer Ebene. Dieser Plan bietet ein Handlungskonzept zur langfristigen Reduzierung der Betroffenheit durch Lärmbeeinträchtigungen an. Er beinhaltet neben einer Analyse der Lärm- und Konfliktsituation die Entwicklung grundsätzlich möglicher Lärminderungsmaßnahmen sowie eine Analyse bereits beschlossener Rahmen- und Entwicklungskonzepte, die Entwicklung einer gesamtstädtischen Handlungsstrategie sowie die Ausweisung erster konkreter, bereits geplanter/durchgeführter Maßnahmen.

Mit dem Detaillierten Lärmaktionsplan 2015 erfolgte eine Betrachtung der einzelnen Belastungsschwerpunkte. Hierzu wurden die Schwerpunkte nach Dringlichkeit und Handlungsbedarf gewichtet, wobei die Anzahl und Dichte der betroffenen Personen sowie der Überschreitungsgrad der Lärmbelastung von Bedeutung waren. Der Schwerpunkt des detaillierten Handlungskonzepts für Bochum lag zunächst im Bereich des Straßenverkehrs, da Bochum hier die höchsten Betroffenenzahlen und Lärmschwerpunkte aufweist.

Mit der jetzigen Fortschreibung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans werden die eingetretenen Veränderungen des durch unterschiedliche Quellen (Straße, Schiene, Schiene sonstige, IED-Anlagen) verursachten Umgebungslärms analysiert. Wenn die angestrebten Lärminderungsziele noch nicht erreicht wurden, ist eine Intensivierung von Maßnahmen zu prüfen.

## 2. Bestandsaufnahme

### 2.1 Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

#### 2.1.1. Straßenverkehr

Hier aufgeführt werden die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie Kreisstraßen). Eine Auflistung der Gemeindestraßen ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Name	Kfz/a, Mio	Lage
<b>Bundesautobahnen</b>		
A 40	42,9	Verbindung Essen (West) < > Dortmund (Ost)
A 43	37,5	Verbindung Herne (Nord) < > Witten (Süd)
A 44	31,0	Verbindung A 43 (West) < > Dortmund (Ost)
A 448	23,1	Verbindung A 40 (West) < > A 44 (Ost)
<b>Bundesstraßen</b>		
B 226 Nordring	9,9	Stadtmitte, Innenstadtring
B 226 Ostring	9,0	Stadtmitte, Innenstadtring
B 226 Südring	8,8	Stadtmitte, Innenstadtring
B 226 Westring	6,4	Stadtmitte, Innenstadtring
B 226 Dorstener Straße	11,0	Süd-Nordwest Verbindung, Stadtmitte – Herne
B 226 Wittener Straße	10,6	Nord-Südost Verbindung, durch das Stadtgebiet
B 235 Hauptstraße	3,8	Nord-Süd Verbindung, (Stadtgrenze DO - A 44)
<b>Landesstraßen</b>		
L 523 Baroper Straße	4,3	BO-Langendreer, West-Ost Verbindung

L 523 / 625 Hörder Str.	2,7	BO-Langendreer, West-Ost Verbindung bis Witten
L 551 Herner Straße	11,0	Nordring - A 43, Nord-Süd Verbindung
L 551 Kemnader Straße	4,1	Nord-Süd Verbindung, durch das Stadtgebiet
L 551 Königsallee	12,3	Nord-Süd Verbindung, durch das Stadtgebiet
L 551 Viktoriastraße	7,5	Stadtmitte, Nord-Süd Verbindung
L 633 Bochumer Straße	3,0	BO-Wattenscheid, West-Ost Verbindung
L 633 Marienstraße	4,2	BO-Wattenscheid, West-Ost Verbindung
L 633 Querstraße	2,0	BO-Wattenscheid, Süd - Nordwest Verbindung
L 633 Voedestraße	4,0	BO-Wattenscheid, West-Ost Verbindung
L 633 Ückendorferstraße	5,3	BO-Wattenscheid, Süd-Nordwest Verbindung bis GE
L 633 Wattenscheider Str.	9,0	West-Ost Verbindung, durch das Stadtgebiet
L 644 Riemker Straße	5,0	Dorstener Str. - Stadtgrenze Herne
L 645 D.-Benking-Str.	3,6	BO-Hiltrop, Nord-Süd Verbindung
L 645 Essener Straße	8,3	West-Ost Verbindung, durch das Stadtgebiet
L 645 Wiescherstraße	2,3	Bo-Hiltrop, Nord-Süd Verbindung (Stadtgrenze HER)
L 649 Werner Hellweg	5,4	West-Ost Verbindung bis Stadtgrenze Dortmund
L 651 Munscheider Damm	4,3	BO-Munscheid, Nord-Süd Verbindung
L 651 Zeppelindamm	9,3	BO-Höntrop, Nord-Süd Verbindung
L 651 Wuppertaler Straße	5,3	BO-Linden, Nord-Süd Verbindung bis Hattingen
L 654 Alleestraße	9,3	West-Ost Verbindung, durch das Stadtgebiet
L 654 Bövinghauser H.	1,5	BO-Gerthe, West-Ost Verbindung bis Dortmund
L 654 Castroper Hellweg	15,1	Nord-Süd Verbindung, durch das Stadtgebiet
L 654 Castroper Straße	7,2	Nordost-Südwest Verbindung, durch das Stadtgebiet
L 654 Wattenscheider H.	6,6	West-Ost Verbindung bis Stadtgrenze Essen
L 705 Kosterstraße	3,4	BO-Stiepel, West-Ost Verbindung bis Hattingen
L 705 Sheffield-Ring	17,6	Castroper Str. < > Nordhausen-Ring

## 2.1.2. Sonstiger Straßenverkehr

Name	Kfz/a, Mio	Lage
<b>Kreisstraßen</b>		
K 1 Markstraße	6,1	West-Ost Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 1 Opelring	3,5	BO-Altenbochum
K 2 An der Holtbrügge	0,9	BO-Weitmar, Nord-Süd Verbindung
K 2 Gahlensche Straße	3,1	BO-Hamme, Nord-Süd Verbindung
K 2 Karl-Friedrich-Str.	2,8	Bo-Weitmar, Nord-Süd Verbindung
K 2 Kohlenstraße	4,2	BO-Stahlhausen, Nord-Süd Verbindung
K 2 Stensstraße	1,8	BO-Wiernelhausen, Nord-Süd Verbindung
K 3 Universitätsstraße	11,9	Nord-Südwest Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 4 An der Landwehr	2,4	BO-Ehrenfeld, West-Ost Verbindung
K 4 Schützenstraße	4,1	BO-Eppendorf, West-Ost Verbindung
K 5 Dr.-C.-Otto-Straße	2,1	BO-Dahlhausen, Süd-Nordwest Verbindung
K 5 Kesterkamp	1,1	BO-Dahlhausen, West-Ost Verbindung
K 6 Auf der Heide	3,4	BO-Goy, West-Ost Verbindung
K 6 Harpener Hellweg	8,4	West-Ost Verbindung bis Stadtgrenze Dortmund
K 6 Wasserstraße	9,0	West-Ost Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 7 Höntroper Straße	4,3	BO-Höntrop, Süd-Nordwest Verbindung
K 7 Munscheider Straße	1,6	BO-Munscheid, Nord-Süd Verbindung
K 7 Otto-Brenner-Straße	1,9	BO-Wattenscheid, Nord-Süd Verbindung
K 7 Westenfelder Str.	5,2	BO-Westenfeld, Nord-Süd Verbindung
K 8 Unterstraße	2,1	BO-Langendreer, West-Ost Verbindung
K 9 Aschenbruch	2,3	BO-Günnigfeld, Nord-Süd Verbindung
K 9 Berliner Straße	9,3	Nord-Süd Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 9 Hüller Straße	4,4	BO-Wattenscheid, Nord-Süd Verbindung

K 9 Lyrenstraße	6,9	BO-Wattenscheid, Nord-Süd Verbindung
K 9 Ostpreußenstraße	2,1	BO-Günnigfeld, Nord-Süd Verbindung
K 9 Parkstraße	4,4	BO-Wattenscheid, Nord-Süd Verbindung
K 10 Kraye Straße	1,6	BO-Leithe, West-Ost Verbindung bis St.-grenze GE
K 10 Weststraße	1,6	BO-Leithe, West-Ost Verbindung
K 11 Günnigfelder Straße	3,6	BO-Günnigfeld, West-Nordost Verbindung bis HER
K 13 Maischützenstraße	1,4	BO-Kirchharpen
K 14 Brenscheder Straße	1,3	BO-Brenschede, Süd-Nordost Verbindung
K 14 Bruchstraße	0,4	BO-Brenschede, Nord-Süd Verbindung
K 14 Wiemelhauser Str.	2,2	BO-Wiemelhausen, Nord-Süd Verbindung
K 15 Im Haarmannsbusch	2,1	BO-Brenschede, West-Ost Verbindung
K 15 Stiepeler Straße	2,2	BO-Brenschede, Nord-Süd Verbindung
K 15 Surkenstraße	1,9	BO-Schrick, Nord-Süd Verbindung
K 16 Josephinenstraße	3,2	BO-Grumme, West-Ost Verbindung
K 16 Poststraße	3,1	BO-Hofstede, West-Ost Verbindung
K 16 Vierhausstraße	2,3	BO-Grumme, West-Ost Verbindung
K 17 Cruismannstraße	1,4	BO-Riemke, West-Ost Verbindung
K 17 Herzogstraße	1,1	BO-Riemke, West-Ost Verbindung
K 17 Wilbergstraße	1,0	BO-Riemke, West-Ost Verbindung
K 17 Zillertalstraße	0,8	BO-Riemke, Nord-Süd Verbindung
K 18 Bergener Straße	1,2	BO-Bergen, Süd-Nordwest Verbindung
K 19 Hiltroper Landwehr	2,1	BO-Hiltrop, Süd-Nordwest Verbindung bis CAS
K 20 Elsa-Brandström-Str.	2,2	BO-Weitmar, West-Ost Verbindung
K 20 Eppendorfer Straße	3,2	BO-Eppendorf, Süd-Nordwest Verbindung
K 20 Im Kattenhagen	1,6	BO-Eppendorf, West-Ost Verbindung
K 21 Hansastraße	5,6	BO-Wattenscheid, West-Ost Verbindung

K 22 Hattinger Straße	8,3	Süd-Nordwest Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 23 Op de Veih	2,1	BO-Höntrop, Süd-Nordost Verbindung
K 23 Varenholzstraße	1,8	BO-Höntrop, Süd-Nordost Verbindung
K 24 Am Thie	2,8	BO-Eppendorf, Nord-Süd Verbindung
K 24 Auf dem Stade	0,6	BO-Dahlhausen, West-Ost Verbindung bis Essen
K 24 Dahlhauser Straße	2,8	BO-Munscheid, Nord-Süd Verbindung
K 24 Engelsburger Straße	1,8	BO-Engelsburg, Nord-Süd Verbindung
K 24 Kassenberger Straße	1,0	BO-Dahlhausen, Süd-Nordost Verbindung
K 24 Lewackerstraße	1,4	BO-Linden, West-Ost Verbindung
K 24 Ruhrstraße	4,0	BO-Eppendorf, Süd-Nordost Verbindung
K 25 Bergstraße	4,9	Nord-Süd Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 25 Frauenlobstraße	2,1	BO-Hiltrop, West-Ost Verbindung
K 25 Hiltroper Straße	3,1	Süd-Nordost Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 25 Tenthoffstraße	2,3	BO-Grumme, Nord-Süd Verbindung
K 29 Alte Bahnhofstraße	3,5	BO-Langendreer, West-Ost Verbindung
K 29 Am Ruhrpark	9,5	BO-Werne, Nord-Süd Verbindung
K 29 Hans-Sachs-Str.	0,6	BO-Gerthe
K 29 Heinrich-Gustav-Str.	4,1	BO-Werne, Nord-Süd Verbindung
K 29 Hölterweg	3,8	BO-Werne, Nord-Süd Verbindung
K 29 Gasstraße	3,1	BO-Langendreer, Nord-Süd Verbindung
K 29 Gerther Straße	1,8	Nord-Süd Verbindung, durch das Stadtgebiet
K 29 Lünsender Straße	3,1	BO-Langendreer, Nord-Süd Verbindung
K 29 Sodinger Straße	0,8	BO-Gerthe, Nord-Süd Verbindung bis CAS
K 29 Stiftstraße	1,0	BO-Langendreer
K 29 Werner Straße	5,7	BO-Werne, Süd-Nordwest Verbindung

## 2.1.3. Schienenverkehr Sonstige

Name	Züge/a	Lage
L 302	69.480	Stadtgrenze Gelsenkirchen < > Kohlenstraße
L 302 / 310 / 306 / 308 / 318	136.440	Betriebshof Engelsburg < > Rampe J.-Mayer-Str.
L 302 / 310	106.920	Rampe Lohring < > Laer-Mitte
L 310	41.400	Höntrop < > Betriebshof Engelsburg
L 300 / 305 / 310	92.160	Laer-Mitte - Langendreer-Markt
L 300 / 305 / 309	83.520	Langendreer-Markt < > Langendreer Bf.
L 309 / 310	48.960	Langendreer Markt < > Stadtgrenze Witten
L 306	78.120	Stadtgrenze Wanne-Eickel < > Rampe Hans-Böckler-Str.
L 308	76.320	Stadtgrenze Hattingen < > Linden-Mitte
L 308 / 318	115.920	Linden-Mitte < > Rampe Bergmannsheil
L 308 / 318	84.960	Rampe Ruhrstadion < > Gerthe
L 318	39.600	Dahlhausen < > Linden-Mitte
U 35	141.120	Rampe Wasserst. < > Hustadt

## 2.1.4. Schienenverkehr Deutsche Bahn

Name	Lage
Strecke 2125	Stockumer Straße - Lütgendortmund - Dortmund Hbf.
Strecke 2140	Bochum-Langendreer - Stockumer Straße - Witten Hbf.
Strecke 2142	Bochum-Langendreer - Bochum-Langendreer Kreuz

Strecke 2150	Bochum Süd - Bochum Hbf. - Prinz von Preußen
Strecke 2151	Bochum Präsident - Prinz von Preußen - Bochum-Langendreer
Strecke 2152	Bochum Präsident - Bochum-Riemke
Strecke 2153	Bochum Süd - Bochum West - Bochum-Hamme - Bochum-Riemke
Strecke 2158	Bochum Hbf. - Prinz von Preußen - Bochum-Langendreer - Dortmund
Strecke 2160	Essen Hbf. - Leithe - Wattenscheid - Eppendorf - Bochum Hbf.
Strecke 2167	Bochum-Dahlhausen Bez. West - Bochum-Dahlhausen
Strecke 2190	Bochum Hbf. - Bochum-Langendreer (S-Bahn) - Dortmund-Kley – Dortmund Hbf.
Strecke 2194	Bochum Hbf. - Bochum West
Strecke 2291	Mülheim (Ruhr)-Styrum - Essen Hbf. - Bochum Hbf.
Strecke 2400	Essen - Bochum-Dahlhausen - Hattingen (Ruhr)

### 2.1.5. IED-Anlagen

Ziel der IED-Richtlinie (Industrial Emissions Directive; Deutsch: Industrieemissionsrichtlinie) ist es, die von Industrieanlagen ausgehenden Umweltbelastungen für Luft, Wasser und Boden zu vermeiden bzw. so weit wie möglich zu vermindern. Zu diesem Zweck sollen die Industrieanlagen an die sogenannten besten verfügbaren Techniken herangeführt werden. Zudem werden mit der neuen IED-Richtlinie weitergehende Vorgaben zur Anlagenüberwachung und zur Berichterstattung gemacht.

In Bochum fallen folgende Betriebe unter die Richtlinie und der Lärm war entsprechend zu kartieren:

Name	Kennung	Schalleistung Lw / m <sup>2</sup>	Lage
Thyssen Krupp Steel AG	HA_001	60	BO-Kornharpen
RWE Power	HA_003	70	BO-Wiernelhausen
Eickhoff GmbH	HA_004	60	BO-Wiernelhausen
P-D refractories Dr.C.Otto GmbH	HA_005	60	BO-Dahlhausen

	HA_006	60	
	HA_007	57	
Verzinkerei Bochum GmbH	HA_014	70	BO-Hordel
Deponie II, H. Becker GmbH	9069344N001	65	BO-Günnigfeld
RWE Power AG	00211700120	70	BO-Wiemelhausen
Bergold Chemie GmbH & Co.KG	02618330010	70	BO-Gerthe
Bochumer Verein, Verkehrstechnik GmbH	02740790120	70	BO-Mitte
Stadtwerke Bochum GmbH	0415250010	70	BO-Hiltrop
RZB, Recycling Zentrum Bochum GmbH	660879	70	BO-Mitte
Thyssen Krupp Steel Europe AG,	9000294001	65	BO-Höntrop
Thyssen Krupp Steel Europe AG,	9000294002	65	BO-Höntrop
USB Service GmbH	9111332	60	BO-Goldhamme

Das Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ermittelt die Emissionen der Anlagen und gibt diese an die Stadt Bochum zur Kartierung weiter.

Die IED-Anlagen sind bei der Lärmaktionsplanung nicht weiter berücksichtigt worden, da sich im Bereich der angrenzenden Wohngebiete keine Betroffenen befinden, bei denen ein  $L_{DEN} / L_{Night}$  von 70/60 dB vorliegt.

## 2.2 Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse

### Allgemeine Erläuterungen zur Lärmkartierung

Die Lärmkarten stellen die Lärmbelastung der Bevölkerung unter anderem grafisch und flächenhaft dar. Die Lärmbelastung wurde von der Stadt Bochum selbst durch eine

Lärmberechnung flächenhaft für das gesamte Stadtgebiet sowie an den Gebäudefassaden ermittelt, in die neben den Emissionsdaten der relevanten Quellen auch Daten über die Bebauung und andere Hindernisse sowie über das natürliche Gelände eingegangen sind. Die Darstellung erfolgt nach einheitlichen Lärmindizes (als Schallpegel) LDEN und L<sub>Night</sub>. Die Lärmkarten sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Der LDEN beschreibt den Umgebungslärm über 24 Stunden.

Der L<sub>Night</sub> beschreibt den Umgebungslärm in der Zeit von 22.00 – 6.00 Uhr.

### Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 1., 2. und 3. Stufe

Die Auswertung der Lärmkartierung der 1. Stufe ergab, dass der Schwerpunkt der vom Lärm betroffenen Einwohner im Bereich Straßenverkehrslärm lag. Die Belastungsschwerpunkte verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet.

In der dritten Stufe wurde das Straßennetz punktuell ergänzt, die Verkehrsdaten aktualisiert und analog zur Stufe 2 untersucht. Die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Stufe wurden zwischenzeitlich im Umgebungslärmportal des Landes sowie im Geodatenportal der Stadt Bochum aktualisiert.

Die Ergebnisse im Einzelnen:

Anzahl der durch Straßenverkehrslärm belasteten Menschen (gerundet auf 100 Einwohner) in den einzelnen dB(A)-Klassen:

<b>LDEN/dB(A)</b>	<b>&gt;50-&lt;55</b>	<b>&gt;55-≤60</b>	<b>&gt;60-≤65</b>	<b>&gt;65-≤70</b>	<b>&gt;70-≤75</b>	<b>&gt;75</b>
<b>Gesamtzahl</b>	<b>79.200</b>	<b>61.000</b>	<b>39.200</b>	<b>19.000</b>	<b>5.300</b>	<b>100</b>

<b>L-Night dB(A)</b>	<b>&gt;50-≤55</b>	<b>&gt;55-≤60</b>	<b>&gt;60-≤65</b>	<b>&gt;65-≤70</b>	<b>&gt;70</b>	<b>&gt; 75</b>
<b>Gesamtzahl</b>	<b>44.000</b>	<b>19.400</b>	<b>4.800</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Vergleich der 1. und 3. Stufe für den Bereich Straßenverkehr

Die nachfolgende Tabelle zeigt deutliche Veränderungen in den einzelnen Pegelklassen:

betroffene Einwohner - EU Lärmkartierung					
Gebiet	Intervalle dB(A)	LDEN	LDEN	LDEN	Veränderung
		1. Stufe (im Jahr 2008)	2. Stufe (im Jahr 2012)	3. Stufe (im Jahr 2018)	1. Stufe Zu 3. Stufe
Stadtgebiet	50 - 55	56.100	80.400	79.200	<b>23.100</b>
	55 - 60	40.300	63.000	61.000	<b>20.700</b>
	60 - 65	28.900	41.700	39.200	<b>10.300</b>
	65 - 70	20.100	20.400	19.000	<b>-1.100</b>
	70 - 75	8.800	6.400	5.300	<b>-3.500</b>
	> 75	400	100	100	<b>-300</b>

betroffene Einwohner - EU Lärmkartierung					
Gebiet	Intervalle dB(A)	LNight	LNight	LNight	Veränderung
		1. Stufe (im Jahr 2008)	2. Stufe (im Jahr 2012)	3. Stufe (im Jahr 2018)	1. Stufe zu 3. Stufe
Stadtgebiet	50 - 55	34.200	47.300	44.000	<b>9.800</b>
	55 - 60	22.600	21.100	19.400	<b>-3.200</b>
	60 - 65	9.700	6.100	4.800	<b>-4.900</b>
	65 - 70	600	100	100	<b>-500</b>
	70 - 75	0	0	0	<b>0</b>
	> 75	0	0	0	<b>0</b>

Die grau unterlegten Zahlen weisen die Pegelklassen aus, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung als Auslösewerte (siehe 1. Rechtliche Grundlagen) durch das MULNV empfohlen wurden. Wie aus dem Vergleich 1. und 2. Stufe ersichtlich wird, konnten durch bereits durchgeführte Maßnahmen gerade in den hohen Pegelklassen deutliche Minderungen erzielt werden. Als wesentliche Maßnahmen anzusehen waren hier die Lärmschutzmaßnahmen entlang der 6-spurig ausgebauten A40 sowie der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt LOA 5 im Stadtgebiet im Rahmen des Konjunkturpakets II. In den niedrigeren Pegelklassen hatten sich die Betroffenzahlen hauptsächlich durch die Erweiterung des Umfangs der kartierten Straßen um rund 300 km (von 400 km in der 1. Stufe auf fast 700 km in der 2. Stufe) erhöht.

Beim Vergleich der 1. zur 3. Stufe können trotz des nochmals erweiterten Kartierungsumfangs erhebliche Belastungsminderungen insbesondere in den Pegelklassen  $L_{DEN}$  ab 65 dB(A) und  $L_{Night}$  ab 55 dB (A) festgestellt werden.

Insgesamt wird deutlich, dass die Maßnahmen aus dem Detaillierten Lärmaktionsplan zu einer wesentlichen Entlastung beigetragen haben.

### 2.3 Lärmschwerpunkte (LKZ) der 2. und 3. Stufe der Lärmkartierung und ihre Veränderungen

#### Lärmschwerpunkte Straßenverkehr:

Im Rahmen der Erarbeitung des Detaillierten Lärmaktionsplans 2015 hat die Stadt Bochum mit der Erarbeitung von Minderungsmaßnahmen für die vom Straßenverkehrslärm verursachten Lärmschwerpunkte die Firma Lärmkontor beauftragt.

Basis der Bearbeitung bildeten die Ergebnisse der 2. Stufe der Lärmkartierung, die darauf aufbauende Analyse der Betroffenen in den einzelnen Pegelklassen sowie die Identifizierung von Belastungsschwerpunkten über eine Lärmkennziffer (LKZ) im Stadtgebiet. Zur Berechnung der LKZ wurde die Zahl der Einwohner mit einem  $L_{DEN} > 65$  dB(A) mit der jeweiligen Höhe der Überschreitung multipliziert und für jeweils eine Fläche von einem Hektar (ha) aufsummiert:

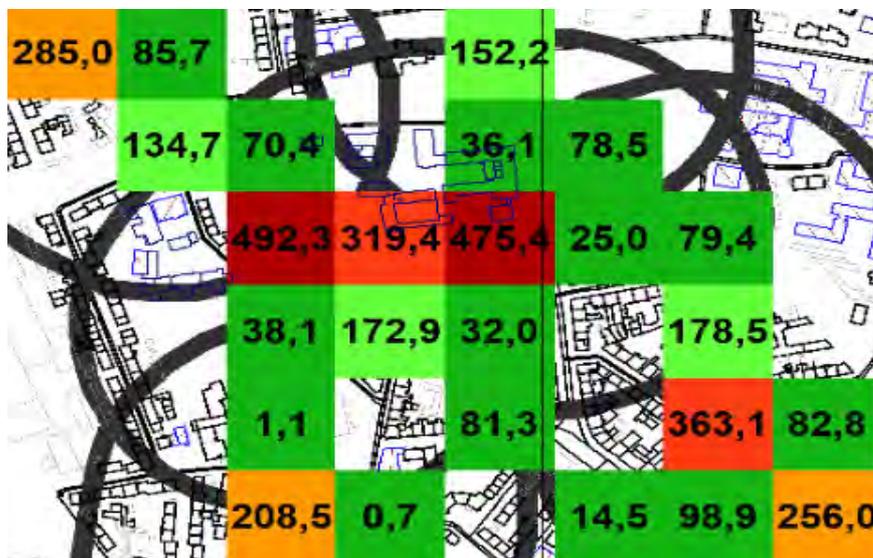
Beispiel: 100 EW / ha

davon    30 mit  $L_{DEN} = 66$  dB(A) = 30 x 1 dB(A) = 30  
          25 mit  $L_{DEN} = 67$  dB(A) = 25 x 2 dB(A) = 50  
          20 mit  $L_{DEN} = 68$  dB(A) = 20 x 3 dB(A) = 60  
          15 mit  $L_{DEN} = 69$  dB(A) = 15 x 4 dB(A) = 60

$$10 \text{ mit } L_{\text{DEN}} = 70 \text{ dB(A)} = 10 \times 5 \text{ dB(A)} = \underline{50}$$

**LKZ = 250**

Dieses Beispiel ergibt für den Hektar eine Lärmkennziffer von 250. Entsprechend dem Beispiel erfolgte die Auswertung der berechneten Fassadenpegel an den einzelnen Wohngebäuden für das gesamte Stadtgebiet. Die nachfolgende Abbildung zeigt die LKZ für den Bereich Bochumer Innenring.



*LKZ für den Bereich Bochumer Innenring*

Diese Vorgehensweise wurde ebenfalls bei der Lärmkartierung und Analyse der 3. Stufe angewendet.

Als Lärmschwerpunkte wurden die Bereiche betrachtet, bei denen der Lärmindex  $L_{\text{DEN}} / L_{\text{Night}} > 65/55 \text{ dB(A)}$  und die Lärmkennziffer pro 1 Hektar Fläche  $> 100$  lag.

Die Ergebnisse und Veränderungen zeigen die nachfolgenden Tabellen für die Hektarflächen mit den höchsten LKZ in den Lärmschwerpunkten:

## Lärmschwerpunkte Stadtbezirk Mitte

Hot-spot	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Hektar	LKZ - 2013	LKZ - 2018	+ / -
1M	Gahlensche Straße, nördlich Overdyker Straße	1	452,6	392,3	-
	Dorstener Straße, nördlich Lohstraße	1	243,4	214,3	-
	Dorstener Straße, Kreuzung Amtsstraße	2	318,6 / 214,8	333,7 / 238,8	+
2M	Dorstener Straße, Kreuzung Robertstraße	4	415,5 / 356,3 293,1 / 225,8	410,8 / 336,7 /295,9 / 285,0	+
3M	Nordring, Kreuzung Dorstener Straße	3	473,3 / 490 / 298,5	475,4 / 492,3 / 319,4	+
4M	Nordring, südl. Widumestraße bis westl. Bergstraße	4	315,9 / 276,8 / 250,8 / 245,7	363,1 / - / 256,0 / 206,8	-
5M	Westring, südl. Imbuschplatz bis nördl. Malteserstraße	2	233,9 / 226,7	208,5	-
	Westring, nördlich Alleestraße	1	208,2	-	-
6M	Rottstraße, östl. Annastraße bis westl. Schmidtstraße	2	318,3 / 204,8	309,4 / 166,7	-
	Westring / Südring, südlich Abc-Straße bis westlich Viktoriastraße	2	369,7 / 359,7	510,4 / 370,1	+
	Südring, Kreuzung Brüderstraße	2	321,3 / 249,4	362,7 / 296,0	+
7M	Herner Straße, südlich U-Bahnhof Feldsieper Straße bis Westhoffstraße	5	748,4 / 622,9 / 517,9 / 311,0 / 216,2	680,5 / 665,9 / 563,6 / 303,9 / 236,9	-
8M	Herner Straße, Kreuzung Hiltroper Straße	2	391,4 / 222,7	393,3 / 148,0	-
	Herner Straße nördl. Poststraße bis südl. Bulksmühle	3	535,7 / 366,1 / 264,3	577,6 / 257,3 / 160,7	-
9M	Herner Straße, nördlich Von-Gall-Straße	2	486,9 / 221,6	403,6 / 174,0	-

	Herner Straße, Kreuzung Auf dem Dahlacker	2	276,9 / 268,8	329,3 / 273,0	+
10M	Östlich Herner Straße, nördlich Tröskenstraße	1	236,6	217,1	-
11M	Josephinenstraße, östlich Liboriusstraße	1	306,2	221,0	-
12M	Poststraße, zwischen Wengewiese und Gemeindestraße	2	409,5 / 256,6	396,9 / 177,2	-
13M	Dorstener Straße, südlich Hofwiese	1	251,1	211,7	-
	Dorstener Straße, Freudenbergstraße bis Poststraße	1	232,7	180,2	-
14M	Alleestraße, westlich Siepmannsstraße bis westlich Loewestraße	1	252,0	236,0 / 205,7	-
	Alleestraße, westlich Helenenstraße	2	325,1 / 279,0	363,2 / 214,5	
15M	Essener Straße, östlich Gotenstraße bis westlich Eugenstraße	2	552,3 / 285,3	519,4 / 255,9	-
16M	Wittener Straße, Kreuzung Liebfrauenstraße	1	266,5	227,9, 207,0	+
17M	Wittener Straße, östlich Kreuzung Steinring bis westlich Oskar-Hoffmann- Straße	2	394,6 / 307,4	375,8 / 229,9	-
	Wittener Straße, östlich Rombergstraße	1	227,5	214,0	-
18M	Oskar-Hoffmann-Straße, östlich Universitätsstraße bis Einmündung Düppelstraße	3	709,3 / 469,7 / 389,1	470,4 / 244,1 / 182,7	-
19M	Oskar-Hoffmann-Straße, östlich Hans-Schalla-Platz bis westlich Einmündung Kronenstraße	2	457,2 / 346,6	549,3 / 347,5	+
	Oskar-Hoffmann-Straße, westlich Universitätsstraße	1	547,1	589,5	+
20M	Hattinger Straße, östlich Kulmer Straße bis Kreuzung Yorckstraße	5	434,5 / 391,8 / 334,3 / 261,9 / 231,3	378,6 / 371,2 / 362,3 / 239,1 /256,2	-

## Lärmschwerpunkte Stadtbezirk Wattenscheid

Hot-spot	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Hektar	LKZ - 2013	LKZ - 2018	+ / -
1W	Günnigfelder Straße, östlich Hofstraße	2	266,1 / 210,7	164,4 / 206,8	-
2W	Hüller Straße, nördlich Markusstraße	1	245,3	292,3	+
3W	Hüller Straße, südlich Marienstraße	1	394,0 / 161,2	450,8 / 209,6	+
4W	Sommerdellenstraße, nördlich Hansastrasse	1	224,9 /172,4 / 180,2	211,6 / 284,0 / 207,6	+
5W	Westenfelder Straße, Kreuzung Bahnhofstraße	1	369,7	331,7	-
6W	Graf-Adolf-Straße / Bochumer Str.	1	210,2	145,1	-
7W	Nördl. Bochumer Straße, Östl. Ludwig-Steil-Straße	1	217,8	30,1	-
8W	Bochumer Straße, zwischen Hammerstraße und Kiebitzhöhe, Nähe Straßenbahnhaltestelle Alte Heide	2	489,2 / 308,4	267,0 / 320,6	-
9W	Westenfelder Straße, nördlich Auf dem Kley	1	369,1	360,6	-
10W	Wattenscheider Hellweg, östlich Berliner Straße	1	112,4	138,4	+
11W	Weststr. Jahnstr. – Berliner Str.	1	139,1	105,6	-

## Lärmschwerpunkte Stadtbezirk Südwest

Hot-spot	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Hektar	LKZ - 2013	LKZ - 2018	+ / -
1SWS	Hattinger Straße, südlich Kreuzung Kohlenstraße	4	414,1 / 278,3 / 211,5 / 211,5	355,0 / 260,8 / 214,3 / 184,7	-
2SWS	Markstraße / westlich Hauerstraße	1	202,0	184,8	-
3SWS	Hattinger Straße / Einmündung Waldesrand	1	230,8 / 117,9	204,5 / 247,0	+
4SWS	Wasserstraße / An der Holtbrügge	1	111,4	91,6	-
5SWS	Hattinger Straße / zwischen Nehringskamp und Am Holzwege	1	48,0 / 128,1	140,8 / 131,7	+

## Lärmschwerpunkte Stadtbezirk Süd

Hot-spot	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Hektar	LKZ - 2013	LKZ - 2018	+ / -
6SWS	Markstraße, im Bereich Königsallee	2	146,3 / 107,3	162,4 / 90,8	./.
7SWS	Wasserstraße Westl. Paulstr. – Steinkuhlstr.	1	130,3	110,1	-

## Lärmschwerpunkte Stadtbezirk Nord

Hot-spot	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Hektar	LKZ - 2013	LKZ - 2018	+ / -
1NO	Castroper Hellweg / Kreuzung Hiltroper Landwehr	1	272,1 / 197,6	222,2 / 279,5	+
2NO	Hiltroper Straße / nördlich In der Grume	1	206,0 / 199,0	137,1 / 174,0	-
3NO	Castroper Straße / Einmündung Rottmannstraße	1	279,5	348,9	+
5NO	Harpener Hellweg / Einmündung Vinzentiusweg	1	220,0	106,6	-
11NO	Castroper Hellweg / zwischen Schürbankstraße und Bövinghauser Hellweg	1	103,0	111,0	+
12NO	Wieschermühlenstraße / Kornharpener Straße	4	157,3 / 144,6 /126,1/ 101,1	129,6 / 158,9 / 172,3 / 83,3	+
13NO	Kirchharpener Straße / zwischen Gerther Straße und Kornweg	2	105,4 / 122,5	60,2 / 54,2	-

## Lärmschwerpunkte Stadtbezirk Ost

Hot-spot	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Hektar	LKZ - 2013	LKZ - 2018	+ / -
7NO	Lüsender Straße / nördlich An den Lothen	1	233,3	284,1	+
	Lüsender Straße / Kreuzung Hohe Eiche	1	205,7	156,3	-
8NO	Werner Hellweg / Suntumer Straße – Laerfeldstraße	2	193,9 / 128,3	56,8 / 28,0	-
9NO	Werner Hellweg / Hölterweg bis Kreyenfeldstraße	2	145,3 / 130,2	172,2 / 120,0	+

10NO	Hauptstraße / im Bereich Unterstraße	2	122,7 / 109,7	98,9 / 73,8	-
------	---	---	------------------	----------------	---

Die grau hinterlegten Bereiche werden künftig nicht mehr als Lärmschwerpunkte zu betrachten sein, da hier die LKZ mittlerweile < 100 ist. Diese Bereiche werden dennoch bei baulichen oder verkehrlichen Veränderungen hinsichtlich einer Lärminderung untersucht.

Wie aus dem LKZ-Vergleich ersichtlich wird, ist in einigen Lärmschwerpunkten trotz Lärminderungsmaßnahmen ein Zuwachs zu verzeichnen. Auch ist in einigen Lärmschwerpunkten der 3. Stufe eine Abnahme der Betroffenheit gegeben, obwohl Lärminderungsmaßnahmen nicht durchgeführt wurden. Hierfür gibt es vielfältige Gründe wie z.B. eine Veränderung der Einwohnerzahlen, der Verkehrsbelastung oder des Gebäudemodells (Abriss / Neubau, mit Auswirkungen auf die Schallausbreitungsbedingungen) Gebäude, deren Auswirkung auf die Pegelhöhe und die LKZ sich auch gegenseitig aufheben oder verstärken kann. Eine genauere Analyse konnte aufgrund des dafür erforderlichen sehr hohen Personal- und Zeitaufwandes bisher nicht durchgeführt werden.

### 3. Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2015

#### 3.1 Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms aus dem Lärmaktionsplan 2015

Im Lärmaktionsplan 2015 wurden für die jeweiligen Stadtbezirke Lärmschwerpunkte gebildet und Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen.

Insgesamt wurden für 42 Straßenabschnitte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sowie für 17 Straßenabschnitte ein lärmmindernder Straßenbelag vorgeschlagen.

Diese Maßnahmen wurden zunächst pilotmäßig erprobt. Die Ergebnisse und Konsequenzen sind in Kapitel 3.2. und 3.3 sowie in Kapitel 5.7 und 5.8 dargestellt.

## 3.2 Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h

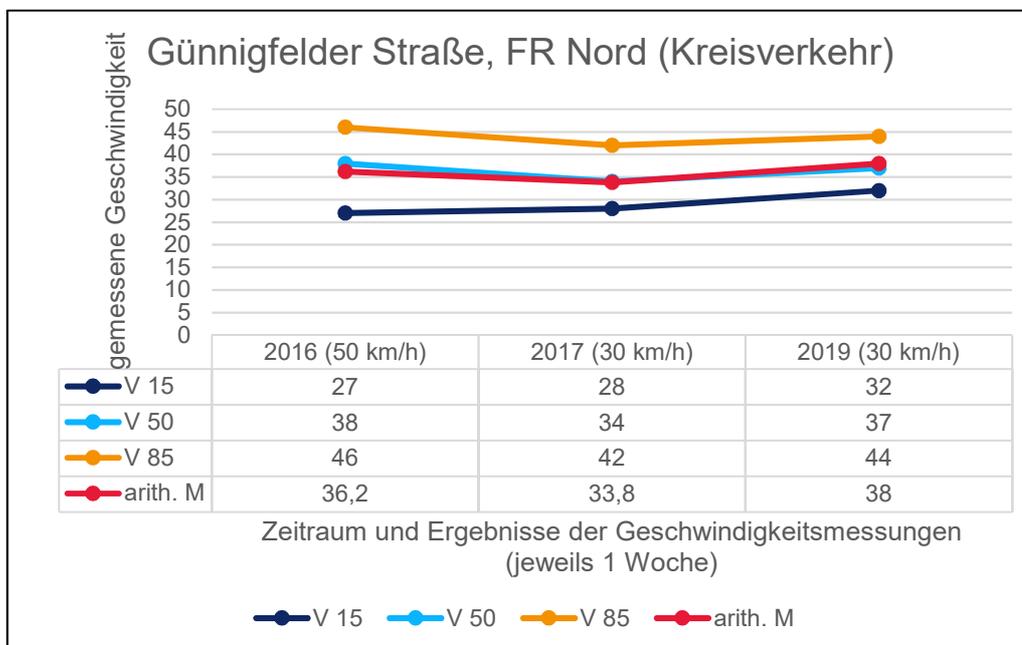
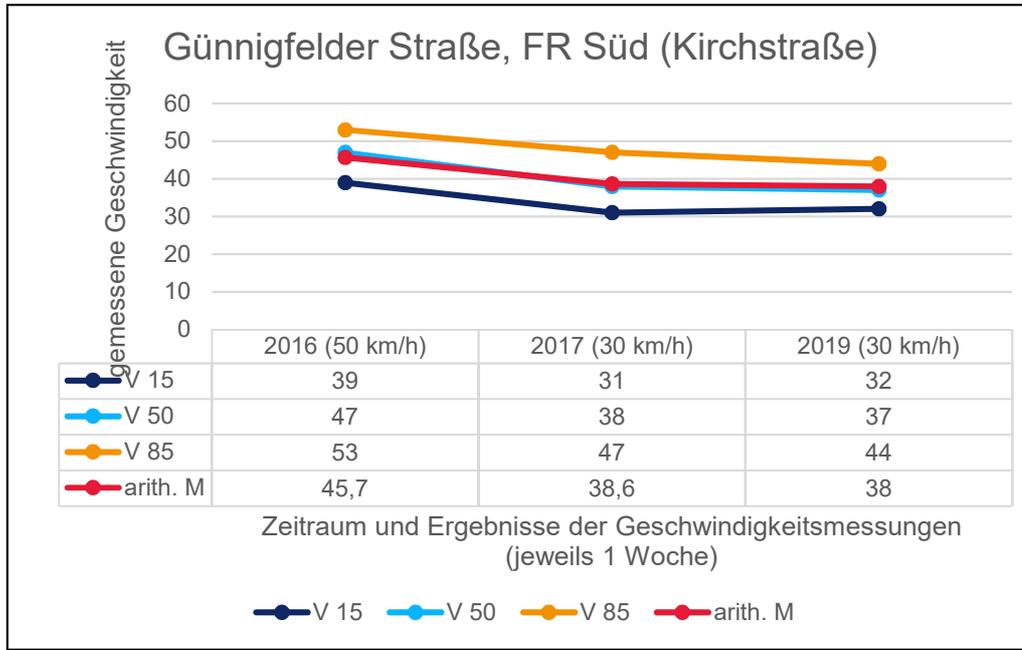
Die Straßenabschnitte, für die eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen wurde, liegen alle im Vorbehaltsstraßennetz der Stadt Bochum. Dabei handelt es sich um das Verkehrsstraßennetz der Stadt Bochum, über das alle Kfz-Verkehre abgewickelt werden sollen, die über die reine Erschließungsfunktion der anliegenden Nutzungen hinausgehen. Bei der Beurteilung von Anregungen ist daher zu berücksichtigen, dass die Funktionsfähigkeit des Vorbehaltsstraßennetzes gewährleistet bleibt. Straßen des Vorbehaltsnetzes sollen in der Regel mit 50 km/h, auf anbaufreien Abschnitten ggf. auch mehr, zu befahren sein und keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufweisen.

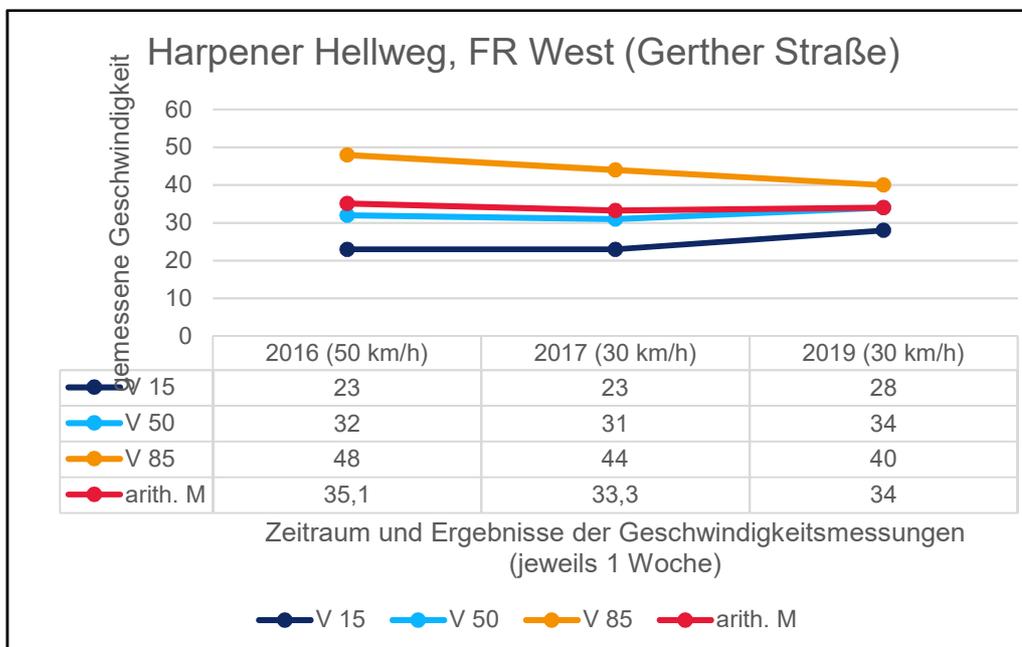
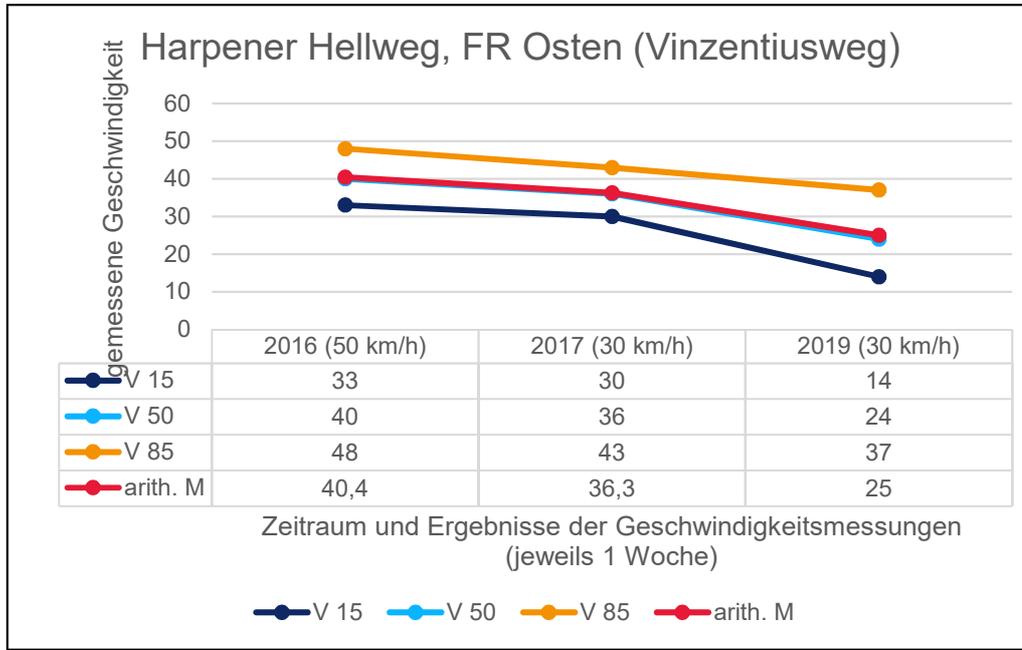
Aus Gründen des Lärmschutzes kann in begründeten Fällen von dieser Regelung abgewichen werden (§ 45 Straßenverkehrsordnung i.V.m. den Lärmschutz-Richtlinien-StV und der 16. BImSchV). So kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz (z.B. Temporeduzierung, Lkw-Fahrverbote) insbesondere dann zur Anwendung, wenn die durch den Straßenverkehr verursachte Lärmbelastung die in der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte überschreitet. Dabei ist die Berechnung des Beurteilungspegels an den Immissionsorten auf der Grundlage der RLS-90 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ durchzuführen.

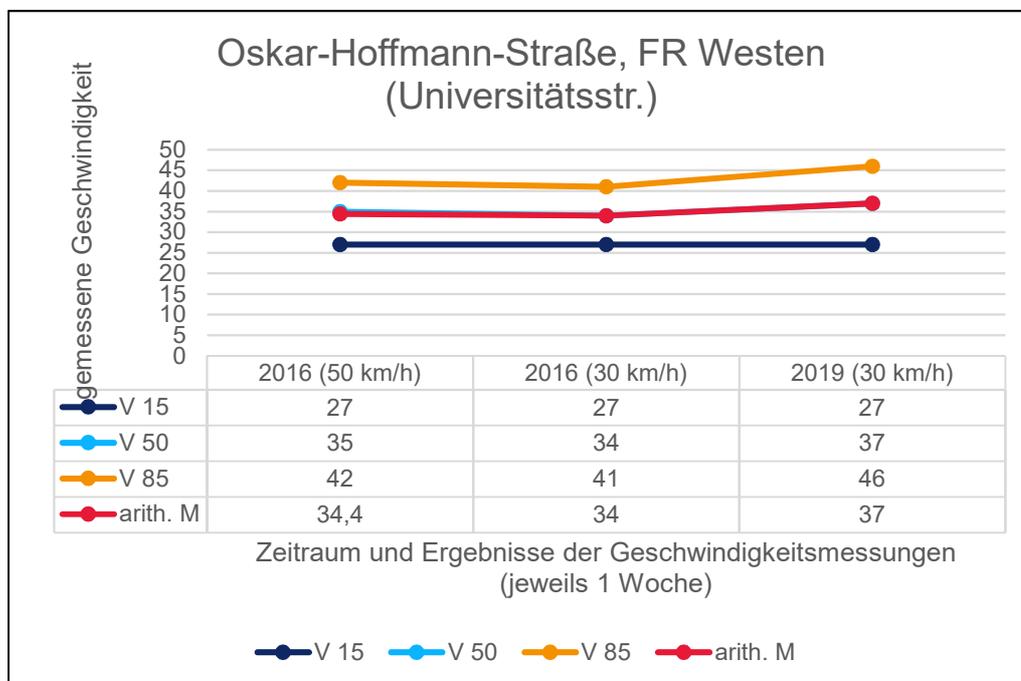
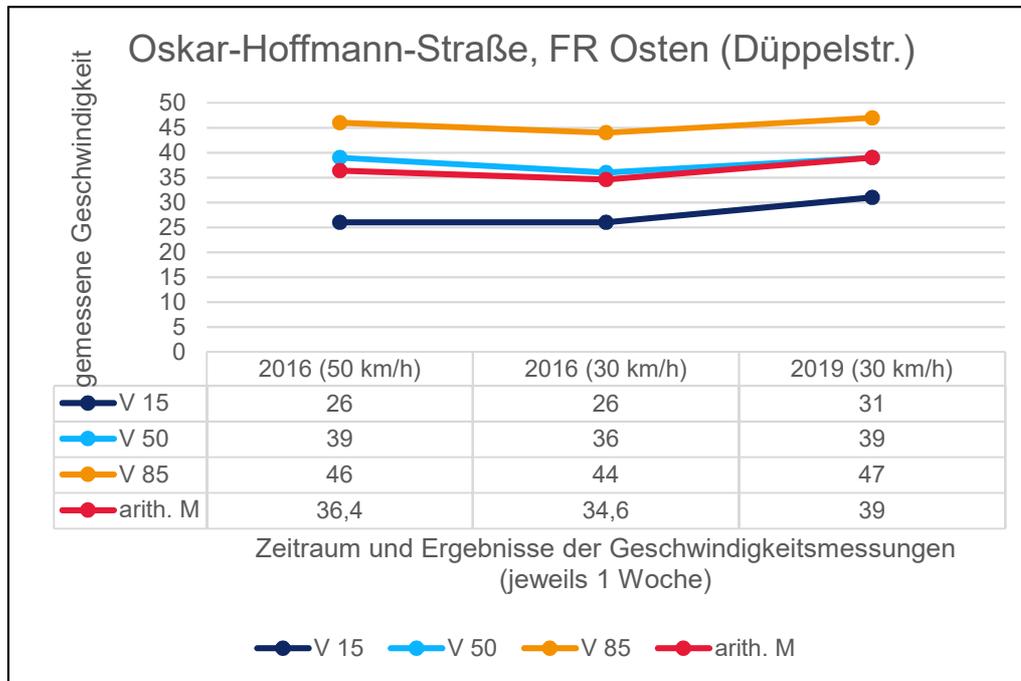
Das Minderungspotenzial liegt durchschnittlich bei 2 bis 3 dB(A), bei gepflasterter Straße sogar bei bis zu 6 dB(A). Bei den folgenden Straßenabschnitten mit Lärmschwerpunkt hat die Stadt Bochum eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h pilotmäßig eingerichtet:

- 1 W:** **Günnigfelder Straße** (Kreisverkehr bis Aschenbruch)
- 5 NO:** **Harpener Hellweg** (Maischützenstraße bis Am Ruhrpark)
- 18 M:** **Oskar-Hoffmann-Straße** (Universitätsstraße bis Düppelstraße)
- 15 M:** **Essener Straße** (Gotenstraße bis Eugenstraße)
- 5 SWS:** **Hattinger Straße** (Hasenwinkler Straße bis Dr.-C.-Otto-Straße)

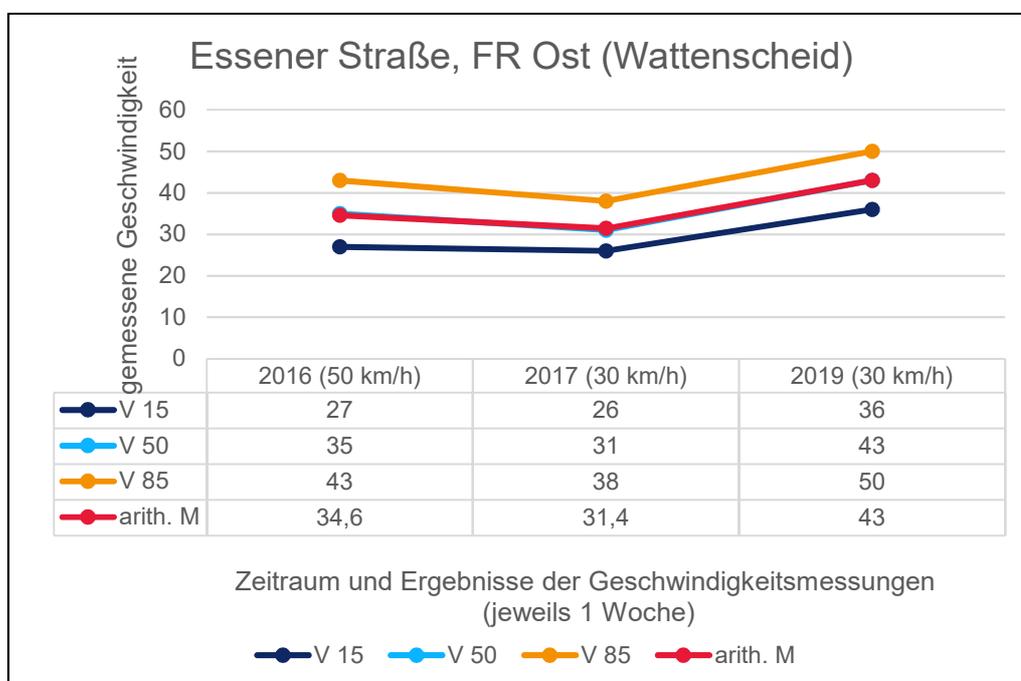
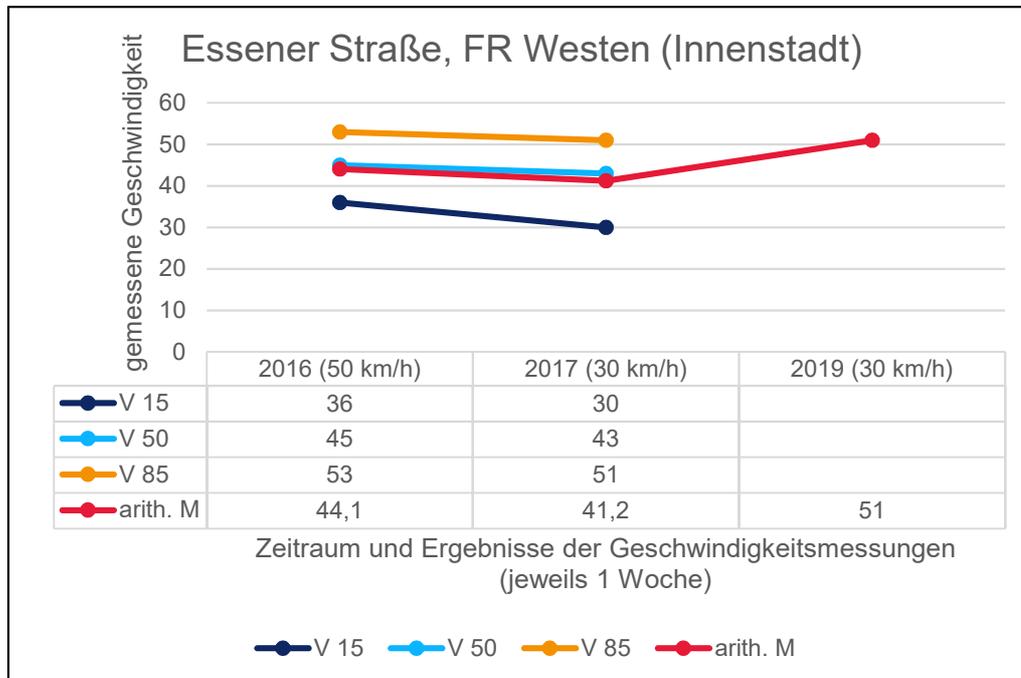
Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wurden vor Einführung von Tempo 30 im Jahr 2016 (mit Ausnahme des Straßenabschnitts an der Hattinger Str.), nach Einrichtung von 30 km/h im Jahr 2017 und zur Überprüfung nochmals im Jahr 2019 erfasst. Hier die Ergebnisse:

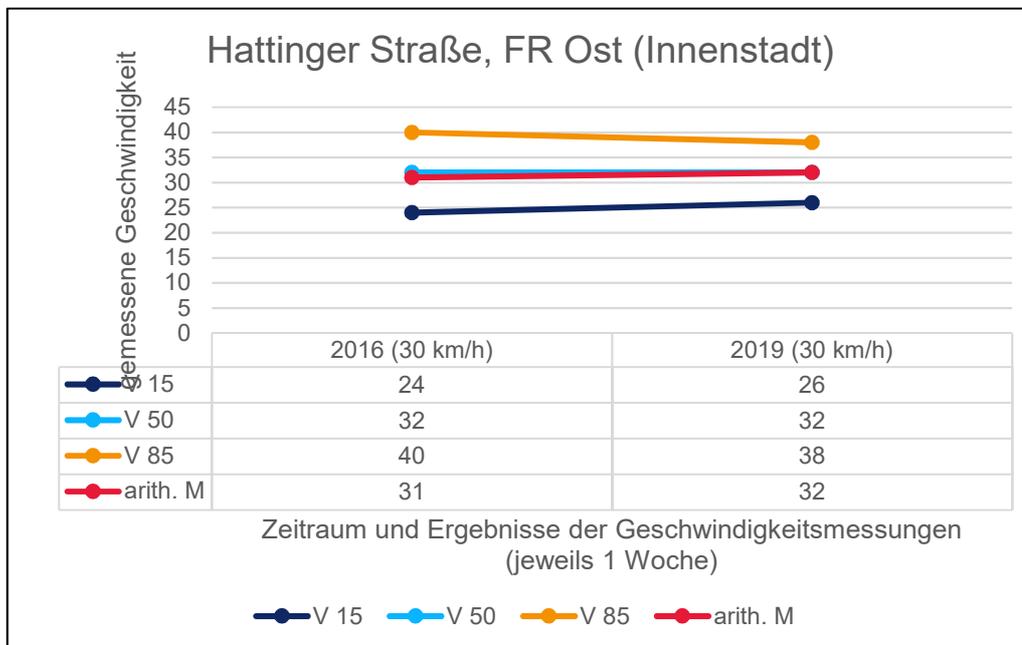
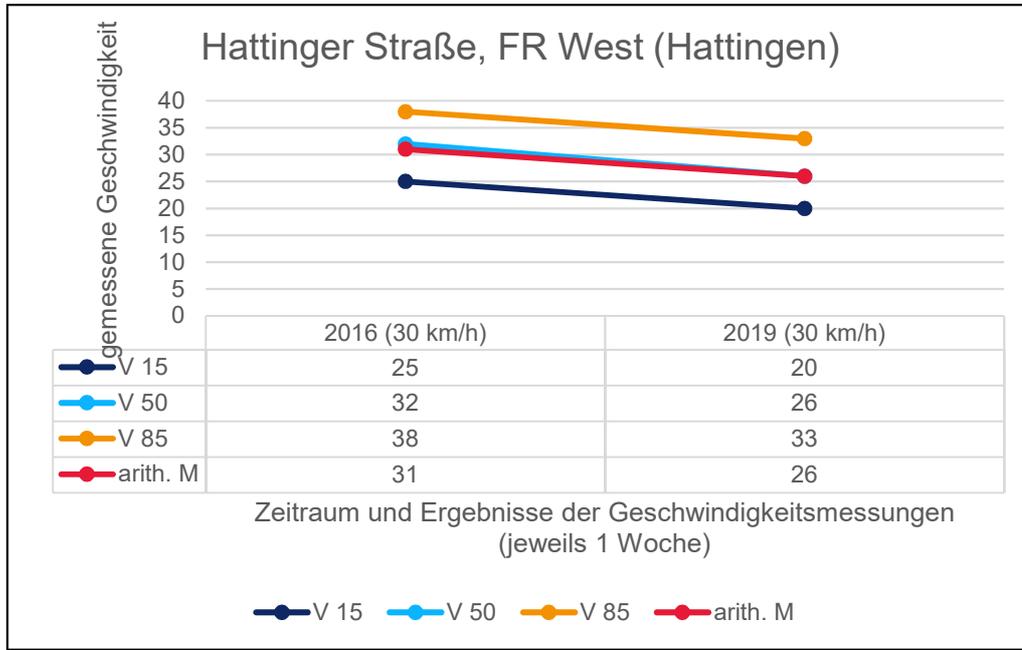






Aufgrund einer unvollständigen Datenerfassung liegt hier nur der arithmetische Wert vor.





Die V 85 (die Geschwindigkeit, die 85 % aller Verkehrsteilnehmer fahren) liegt zwar in allen Fällen (mit Ausnahme der Essener Straße) unter der gefahrenen Geschwindigkeit aus dem Jahr 2016, dennoch deutlich über 30 km/h. Es sind daher weitere begleitende Maßnahmen notwendig, damit die angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung auch tatsächlich zur prognostizierten Lärminderung führt.

### 3.3 Sanierung von Straßenabschnitten mit lärmoptimiertem Asphalt

Nach den offiziellen „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) in Deutschland gab es bisher keine Straßenoberfläche, der eine lärmindernde Wirkung bei innerorts üblichen Geschwindigkeiten zugewiesen ist. Die in den Richtlinien aufgeführten Straßenoberflächen bzw. die entsprechenden Abschlüsse aufgrund von Lärminderungen galten in der Vergangenheit nur für Straßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 60 km/h. Der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt als förderfähige Standard- bzw. Regelbauweise war vor diesem Hintergrund nicht möglich und stimmte auch mit dem aktuellen Regelwerk zum Straßenbau nicht überein.

Daher wurde der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt, hier AC 5 D LOA, im Lärmaktionsplan 2015 als Einzelfall mit Pilotcharakter an folgenden Straßenabschnitten entschieden:

Bezirk und LSP	Straße	Abschnitt des LSP
I 12 M	Poststraße	Stich Poststraße bis Brücke Gemeindestr.
I 1M	Gahlensche Str.	Overdycker Str. bis Dorstener Str.
II 9 W (Wk, Wi)	Westenfelder Str.	Otto-Brenner-Str. – Bahnhofstraße
II 9 W (Wk, Wi)	Westenfelder Str.	Wibbeltstr. – Otto-Brenner-Straße
IV 8 NO	Werner Hellweg	Wittener Straße bis Havkenscheider Straße
VI 4 SWS	Wasserstr.	Stensstraße bis An der Holtbrügge

## 3.4 Förderprogramm zum passiven Lärmschutz

Der Rat der Stadt Bochum hat in seiner Sitzung am 28.04.2016 die „Richtlinie zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen in Bochum“ beschlossen. Grundsätzlich waren und sind nach dem Lärmaktionsplan der Stadt Bochum zunächst immer „aktive“ Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen oder der Einbau von lärminderndem Asphalt vorrangig zu prüfen. Mit diesen „aktiven Maßnahmen“ wird der Lärm an der Quelle, also direkt auf der Straße, verringert. Solche Maßnahmen sind jedoch nicht überall im Stadtgebiet möglich, nicht ausreichend bzw. nicht finanzierbar. Daher hat der Rat der Stadt Bochum die Verwaltung im Oktober 2015 beauftragt, ein „Schallschutzfensterprogramm“ zu erarbeiten. Für das Förderprogramm konnten im Rahmen des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes (KInvfG) Mittel in Höhe von 1.000.000 EUR akquiriert werden. Gefördert wurde der Einbau von Fenstern, Fenstertüren sowie Lüftungseinrichtungen in Schlaf- und Kinderzimmern; darüber hinaus die Dämmung von Rollladenkästen. Grundsätzlich erfolgte eine Förderung an Gebäuden mit Lärmpegeln von  $L_{DEN}$  65 dB(A) und einem  $L_{Night}$  von 55 dB(A).

Mit diesen Mitteln wurden insgesamt rund 750 Wohneinheiten in lärmintensiven Bereichen im Bochumer Stadtgebiet mit Lärmschutzfenstern sowie Rollladenkastendämmungen ausgestattet.

## 4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

### 4.1 Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans fand im Zeitraum vom 05.11.2018 – 15.12.2018 statt.

Hierzu wurde gemeinsam mit der Hochschule für Gesundheit (Department of Community Health) eine Online-Plattform entwickelt und eingesetzt. Unter der Leitung von Frau Prof. Dr. Heike Köckler und Daniel Simon als wissenschaftlicher Mitarbeiter werden an der Hochschule digitale Methoden der Partizipation erprobt. Im Rahmen dieser Online-Beteiligung konnten die Bürger\*innen geografisch verortete Angaben zu leisen und lauten Alltagsorten sowie dem Lärm am eigenen Wohnort machen. Neben der Abfrage

zur Lärmsituation am Wohnort wurden gesundheitsrelevante Faktoren wie Schlafstörungen, Nutzungseinschränkungen von Balkonen und Gärten sowie Kenntnisse über Strategien im Umgang mit Lärm abgefragt. Insgesamt wurden 659 Angaben zu lauten und leisen Orten sowie zu Lärm in Wohnung und Wohnumfeld gemacht und auf einer Online-Karte entsprechend verortet. Die Anwendung war auf unterschiedlichen elektronischen Endgeräten nutzbar und verlangte keine Registrierung.



Darüber hinaus haben sich noch insgesamt 15 Bürgerinnen und Bürger persönlich bzw. schriftlich beteiligt; laute Orte im Wohnumfeld genannt und teilweise bereits Vorschläge zur Verbesserung getätigt.

Aufgrund der hohen Beteiligung kann angenommen werden, dass die gewählten Mittel die Bürger\*innen unserer Stadt insgesamt erreicht haben. Ein Großteil hat dabei angegeben, dass sich die Lärmsituation verschlechtert habe, obwohl die Belastung objektiv insgesamt zurückgegangen ist.

Die Ergebnisse der Befragung / Beteiligung sind detailliert in der Anlage 3 dargestellt.

## 4.2 Informations- und Beteiligungsveranstaltungen

Ab Herbst 2019 wurde in einem 2.Schritt außerdem eine Bürgerbeteiligung in den einzelnen Bezirken durchgeführt. Hierdurch sollte sichergestellt werden, dass vor allem Personen ohne Zugang zu Internet und neuester Technik in dem Prozess der Erhebungen nicht übergangen werden und sich in den Beteiligungsprozess einbringen können.

Bei der Bürgerbeteiligung vor Ort wurde der Fokus mehr auf die Diskussion gelegt. Der Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Gesundheit durchgeführt. Insgesamt fanden sechs Veranstaltungen, also eine Veranstaltung pro Bezirk, statt.

Bei den Veranstaltungen wurden jeweils drei informative Vorträge gehalten, um Hintergrundinformationen bereit zu stellen. In einem Vortrag wurde kurz erläutert was unter Umgebungslärm zu verstehen ist, welche Faktoren dabei einbezogen werden und in welchem Maße die Stadt handeln muss. In einem weiteren Vortrag wurde die Systematik der berechneten Lärmkarten erläutert und es wurde dargelegt, wie die Stadt Bochum ruhige Gebiete definiert. In einem abschließenden Vortrag stellte die Hochschule für Gesundheit, die Ergebnisse aus der Online-Beteiligung vor. Anschließend konnten die Teilnehmer in einem World Café selbst aktiv werden.

Hierzu haben die Anwesenden sich in drei Gruppen aufgeteilt und jeweils einem Thementisch zugeordnet. Die Gruppen beschäftigten sich mit den Themenbereichen: Straßenverkehrslärm, Lärm durch Schienenverkehr (ausgenommen DB) und leise Orte.



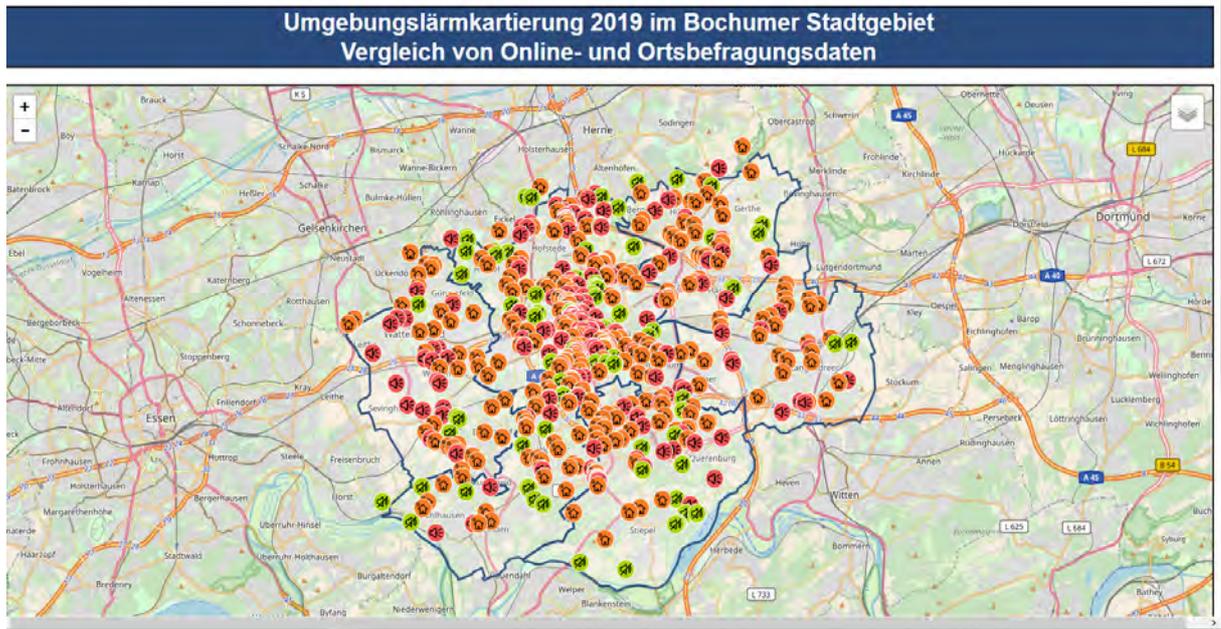
*Gruppenarbeit zu einzelnen Themengebieten*

Die Themen wurden in drei Schritten bearbeitet. Im ersten Schritt konnten die Bürger\*innen, passend zum Thema, persönliche Zonen auf einer Karte des jeweiligen Bezirks markieren. Im zweiten Schritt wurden je drei Klebepunkte pro Person verteilt. Diese konnten dann auf der Karte verteilt werden um bestimmte Zonen zu gewichten. Im letzten Schritt wurden Maßnahmvorschläge in der Gruppe diskutiert, verortet und dokumentiert.



*Gruppenarbeit zu einzelnen Themengebieten*

Die Hochschule für Gesundheit hat im Anschluss an die Erhebungen die Daten der verschiedenen Methoden in einer interaktiven Web-App zusammengeführt. Diese soll die Informationen für die Öffentlichkeit bereitstellen und leicht zugänglich machen. Über die Web-App können die aufgenommenen Daten gesichtet und mit subjektiven Wahrnehmungen aus dem Stadtgebiet und mit den berechneten Karten des Amtes verglichen werden. Die Web-App soll auch als Anreiz für steigende Beteiligungszahlen bei anstehenden Lärmaktionsplanungen dienen.



Web-App zur Umgebungslärmkartierung 2019

Die Web-App ist zu finden unter [www.bochum.de/Geoportal](http://www.bochum.de/Geoportal) unter der Rubrik „Lärmkarten“.

### 4.3 Bewertung der Anregungen und Vorschläge

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Bezirken sind den Anlagen 4 und 5 zu entnehmen.

Alle Anregungen und Vorschläge wurden zur weiteren Bearbeitung und Beantwortung an die zuständigen Fachbereiche, an die BOGESTRA AG sowie an den Landesbetrieb Straßen NRW und das Eisenbahnbundesamt weitergeleitet.

Die Antworten der Institutionen sind den Anlagen 6 und 7 zu entnehmen.

Darüber hinaus wird auf Kapitel 6 verwiesen (Maßnahmen zu den einzelnen Lärmarten).

## 5. Strategien und Konzepte der Stadt Bochum zur Lärminderung

### 5.1 Die Bochum Strategie

Die **Bochum Strategie** soll als gesamtstädtischer Handlungsrahmen zu einer positiven sozialen, wirtschaftlichen, demografischen und ökologischen Entwicklung der Stadt wesentlich beitragen. Damit wird das Ziel einer soliden Haushaltsführung, die die Investitionsfähigkeit der Kommune sichert, aktiv unterstützt. Die Umsetzung zielt auf eine wirkungsorientierte Steuerung und ist der rote Faden künftiger Stadtentwicklung. Die Bochum Strategie ist rahmensetzend und handlungsleitend.

Die Bochum Strategie hat die Stadt im Jahr 2030 im Blick. Bochum soll dann dank der Projekte der Bochum Strategie noch lebens- und liebenswerter sein, mit hervorragenden Lern- und Lehrstätten, herausragendem Freizeit- und Kulturangebot, hoher bürgerschaftlicher Identifikation, mit innovativen Unternehmen genauso wie mit viel Grün im Stadtbild.

Ein Schwerpunkt der Bochum-Strategie liegt auf einer zukunftsweisenden Mobilität. Durch intelligente Vernetzung aller Verkehrsarten im urbanen Raum (u.a. zu Fuß, Fahrrad, Kraftfahrzeug und öffentlicher Personennahverkehr) und die Bereitstellung von E-Infrastruktur sorgt die Stadt Bochum für eine barrierefreie, bedarfsgerechte und ökologisch nachhaltige Mobilität.

### 5.2 Leitbild Mobilität

Das „Leitbild Mobilität“ wurde am 06.06.2019 durch den Rat der Stadt Bochum beschlossen. Das Leitbild formuliert die übergeordneten Ziele der zukünftigen Verkehrsplanung in der Stadt Bochum. **Der Anteil des MIV (motorisierter Individualverkehr) am Modal Split (Wege der Bochumer Bevölkerung) soll bis 2030 um 15 Prozentpunkte auf 40 % sinken.** Eines der Kernziele ist dazu die Stärkung des Umweltverbundes. Eine Bürgerkonferenz zum Thema „Mobilität von morgen“ fand am 18.05.2019 statt. Die Bochumer Bürgerinnen und Bürger haben dort ihr Engagement und ihre Ideen bekundet diesen Prozess zu unterstützen und mitzugestalten. Die nächste Überprüfung der Modal-Split-Werte ist mit der SrV-Erhebung (repräsentative Verkehrserhebung zur Mobilität in Städten) 2023 geplant.

## 5.3 Förderung von Fuß- und Radverkehr

Wie bereits beschrieben, ist eines der Kernziele des Bochumer Leitbildes Mobilität die Stärkung des Umweltverbundes; somit Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV.

### Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

Das letzte Radverkehrskonzept Bochum wurde im Jahr 1999 beschlossen. Aktuell wurde der Auftrag zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Ziel dieser Auftragsvergabe ist es ein neues Radverkehrskonzept für Bochum zu erhalten, das für die nächsten 10 Jahre die Basis des weiteren Radverkehrsausbaus bildet.

Inhalte des Konzeptes:

- a) Erstellung eines Radverkehrsanlagenkatasters
- b) Bewertung und Erweiterung des Bestandes an Radverkehrsanlagen
- c) Entwicklung eines Radverkehrsmaßnahmenkatalogs
- d) Entwicklung von „Velorouten“ (besonders komfortable Hauptverbindungen)
- e) Entwicklung von Schulwegplänen und Fahrradparkmöglichkeiten an Schulen

### Ausbau von Radvorrangrouten, Radwegen, Fahrradstraßen, Schutzstreifen etc.

Die Schaffung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen ist oftmals mit einer Veränderung des Straßenquerschnitts verbunden. Häufig rückt dabei die Straße als Emissionsquelle von der Randwohnbauung ab, wodurch eine lärmindernde Wirkung erzeugt wird.

Folgende Planungen sind bereits beschlossen bzw. in den letzten Jahren realisiert worden:

Planung und Bau des RS 1 auf Bochumer Stadtgebiet (aktuell: Bau Grüner Rahmen, Route Innenstadt werden aktuell fertig- bzw. vorgestellt).

Einrichtung von Fahrradstraßen, wo möglich (2019: Ümminger See. 2020: Nevelstraße/Schnatstraße, Weitmarer Straße, Brockhauser Str.)

### Markstraße

Anlage von Schutzstreifen (Universitäts- bis Semperstraße, ca. 360 Meter, fertiggestellt) und Radfahrstreifen (Universitäts- bis Stiepeler Straße, ca. 1.000 Meter, fertiggestellt und Hanielstraße bis Opelring, ca. 900 Meter (teils umgesetzt)).

## Markstraße

Installation von Radverkehrsanlagen auf dem Abschnitt Semper- bis Hanielstraße, Antrag auf Zuschuss in 2021, Ausführung 2022, ca. 970 Meter

## Bahnhofstraße

Installation von Radverkehrsanlagen entlang des Parks am Ehrenmal (im Rahmen des ISEK Wattenscheid), Umbau 2021 erfolgt, ca. 350 Meter.

## Wegweisung

Verdichtung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet. (Installation 04-07/2020, derzeit Ausschreibung von Korrektur- und Anpassungsarbeiten)

## Hattinger Straße

Umbau Haltestelle Bergmannsheil mit Installation von Radfahrstreifen (umgesetzt)

## Hattinger Straße

Umbau zwischen Königsallee und An der Landwehr mit Installation von Radfahrstreifen im Jahr 2020-22 (insgesamt dann ca. 970 Meter Im Bau.)

## Königsallee

Umgestaltung des Straßenraumes mit Anlage von durchgehenden Radfahrstreifen (Wohlfahrtstraße bis Hattinger Straße), ca. 1.800 Meter

Zwei Bauabschnitte: 1. Wohlfahrtstraße bis Arnikastraße, Umbau ab 2022 (1. Wohlfahrtstr. – Wasserstr. / 2. Wasserstr. – Arnikastr.), anschließend 2. Arnikastraße bis Hattinger Straße

## Universitätsstraße, Alsenstraße bis Südring

Installation von Radfahrstreifen (letzter Lückenschluss zur Innenstadt hin, ca. 500 Meter, umgesetzt)

## Universitätsstraße, Brücke Waldring bis Wasserstraße

Installation von geschützten Radfahrstreifen, ca. 500m; umgesetzt.

## Universitätsstraße, Auffahrt Uni-West (ca. Max-Imdahl- bis Laerholzstraße, 400 Meter)

Installation eines Zweirichtungsradweges sowohl zur Anbindung der Radfahrstreifen auf der Universitätsstraße (nur eine Richtung) als auch zur Erschließung der Wohnanlagen

an der Laerholzstraße (beide Richtungen)

Springorumtrasse, Beleuchtung

Auf dem einzigen Teilstück ohne Beleuchtung zwischen Königsallee und Franziskusstraße soll eine Beleuchtung installiert werden (ca. 3.200 Meter). Ausführung war für den Winter 2020/2021 geplant. Durch vorher noch erforderliche Umweltprüfungen kann die konkrete Beauftragung erst im Oktober 2021 erfolgen.

Engelsburger Straße, Schützenstraße bis Rampe Bahnbrücke

Anlage von Radfahrstreifen beidseitig (ca. 670 Meter, fertiggestellt).

Alleestraße

Vollständige Umgestaltung zwischen Westring und Bessemerstraße einschließlich Radverkehrsanlagen (ca. 670 Meter ab 2023)

Castroper Straße

Vollständige Umgestaltung zwischen Schwanenmarkt und Quellenweg einschließlich Radverkehrsanlagen (ca. 1.525 Meter). Erster Bauabschnitt Schwanenmarkt bis Klinikstraße ab 2021 (ca. 620 Meter). Hier sind auch umfangreiche Kanalbauarbeiten zur Regenwasserretention erforderlich; dadurch zwei Jahre Bauzeit.

Weitmarer Straße

Zunächst Umgestaltung zur Fahrradstraße zwischen Durchfahrtssperre und Kohlenstraße (ca. 200 Meter, umgesetzt.). In einem weiteren Schritt vollständige Neuherstellung der Straße zwischen Durchfahrtssperre und Knoopstraße mit Gestaltung als Fahrradstraße. Hier sind umfangreiche Arbeiten erforderlich, die neu geplant werden müssen (ca. 200 Meter).

Nevelstraße/Schnatstraße

Sanierung und Verbreiterung der Fahrbahn, Herstellung als Fahrradstraße (Nevelstraße zwischen Schnatstraße und Springorumtrasse, Schnatstraße im Bereich abseits der Bebauung) (ca. 560 Meter, umgesetzt (s. auch Punkt Fahrradstraßen)). Für 2022 ist eine Verlängerung der Fahrradstraße auf der Nevelstraße zwischen Schnatstraße und Generalstraße geplant.

Berliner Straße, Kreuzung mit Schlaraffia-/Burgstraße

Umbau der Gehwege zu Rad- und Gehwegen im Rahmen von Kanalbauarbeiten. Anlage von Radfahrstreifen nach Süden bis Wattenscheider Hellweg (ca. 830 Meter). Aufwertung Berliner Straße für Radverkehr als direkte Nord-Süd-Verbindung zwischen

Gelsenkirchen und Hattingen bzw. der westlichen Bochumer Stadtteile. Verlegung des Radwanderweges R25 (Bestandteil der Route der Industriekultur, Verbindung zwischen Kray-Wanner Bahn und Bochum-Dahlhausen) von Privatflächen hierher.

In Fahrtrichtung Norden wurde in einem ersten Schritt der Mehrzweckstreifen zwischen Wattenscheider Hellweg und Schlaraffiastraße im Jahr 2019 zum Radfahrstreifen umgestaltet. Der Umbau des Knotenpunktes Berliner Str./Burgstraße ist in 2021 erfolgt, die Anlage des Radfahrstreifens in Richtung Süden hängt von der Gestaltung des Wattenscheider Hellwegs ab.

Wasserstraße / Auf der Heide

Installation von Radfahrstreifen zwischen Universitätsstraße und Opelring in 2021 (ca. 1.430 Meter)

Essener Straße

Installation und/oder Sanierung von Radverkehrsanlagen zwischen Stephanstraße und Erzstraße (ca. 2.240 Meter)

Neugestaltung einer Südumfahrung zur Wittener Straße

Die Wittener Straße lässt ohne den Wegfall eines Fahrstreifens je Richtung keine Installation von Radverkehrsanlagen zu. Als Alternative soll eine Route durch die südlich gelegenen Wohngebiete zur komfortabel befahrenen Radroute umgebaut werden (z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen) (insg. ca. 2.880 Meter, ab 2021: Tippelspfad, Teilabschnitt Goystraße, Kettelerstraße, 2022/2023: Am Pappelbusch, 2023/2024: Glockengarten)

Optimierung von Anschlüssen des RS1 an das Stadtgebiet

Für die Haushaltsjahre 2020-2024 sind 250.000 € (in 2020) bzw. jährlich 500.000 € (2021-2024) in den Haushalt aufgenommen worden.

Wattenscheider Hellweg

Installation von Rad- und Fußverkehrsanlagen zwischen Stalleickenweg und Stadtgrenze Essen und zwischen Stalleickenweg und Stephanstraße (ca. 3.570)

Harpener Hellweg

Neuplanung des Abschnitts zwischen Schleipweg und der Maischützenstr.:  
Neuaufteilung der Straße mit einem zusätzlichen Radweg.

## Gehwegprogramm 2020

Im Rahmen der letzten Haushaltsberatungen hat der Rat der Stadt Bochum ein neues Projekt für die Instandsetzung von Gehwegen beschlossen. Hierfür wurden Mittel in Höhe von jährlich 360.000 Euro mit dem Erlass der Haushaltssatzung 2020/2021 eingeplant.

Mit diesem Programm soll das Ziel verfolgt werden, den baulichen Zustand der Gehwege an öffentlichen Straßen nachhaltig zu verbessern. Dabei liegt der Fokus auf sicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen durch lockere Gehwegplatten, Schlaglöcher, Baumwurzeln, zugewachsene Gehwege, fehlende abgesenkte Bordsteine (Barrierefreiheit), behindernde Verkehrsschilder etc..

Durch Bereitstellung gut nutzbarer Gehwege soll der Mobilität von „Zufußgehenden“ der gleiche Stellenwert gegeben werden, wie ihn der motorisierte Verkehr und der Radverkehr heute schon hat.

## 5.4 Verkehrskonzepte in den Stadtteilen / Nahmobilitätskonzepte

### Innenstadt

In diesem Konzept wurden wesentliche Verkehrsthemen für den Innenstadtbereich gutachterlich bearbeitet. Zu diesen Themen zählen u. a. die Radverkehrsführung in der City sowie die City Logistik. Anschließend erfolgen eine Phase der Bürgerbeteiligung und die Einbindung in den ISEK-Prozess (Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept) Bochum-Innenstadt.

### Nord

Aufgrund der mit der Vielzahl an Gewerbe- und Industriestandorten im Bochumer Norden verbundenen und in der Vergangenheit erheblich gestiegenen und weiter zu erwartenden Verkehrsbelastungen hat die Verwaltung in Kooperation mit der Bezirksvertretung Bochum-Nord ein Verkehrskonzept erstellen lassen. Dieses verfolgt das Ziel, ein zukunftsfähiges Konzept für alle Verkehrsteilnehmer zu entwickeln, so dass auf der einen Seite die Qualität der Wohnquartiere erhalten bleibt bzw. verbessert wird und auf der anderen Seite die Attraktivität der Gewerbegebiete erhalten bleibt. Neben mittel- und langfristigen Maßnahmen wurden auch kurzfristig umsetzbare und finanzierbare Maßnahmen erarbeitet. Aufbauend auf einer Analyse der Bestandssituation und des Verkehrsverhaltens wurden Prognosen für das zukünftige Verkehrsverhalten erstellt, Szenarien für alle Verkehrsteilnehmer unter aktiver, mehrstufiger Bürgerbeteiligung erarbeitet und Maßnahmen in einem Verkehrskonzept entwickelt und dargestellt. Die daraus resultierenden Folgemaßnahmen sind in

Bearbeitung. Diese umfassen neben größeren Planungsprozessen (Umgestaltung von Straßen mit Optimierung der Radverkehrsführung) auch Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität, wie Anpassung der Infrastruktur zur Barrierefreiheit und die Förderung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen).

### [Hamme, Hordel, Hofstede](#)

In diesem Verkehrskonzept wurde die aktuelle Situation analysiert und unter der Berücksichtigung weiterer Entwicklungspotenziale ein zukunftsfähiges Konzept entwickelt, das insbesondere unter dem Aspekt des Anwohnerschutzes Verbesserungsvorschläge zur Verkehrsreduzierung und Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten macht, in denen ein erhöhter Durchgangsverkehr vorliegt. Gleichzeitig wurden aber auch Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen entwickelt. Ziele des Konzeptes sind die Verbesserung bzw. Erhaltung der Wohnqualität sowie die Erhaltung und Reaktivierung von Gewerbeflächen. Neben mittel- und langfristigen Maßnahmen wurden auch kurzfristig umsetzbare und finanzierbare Maßnahmen erarbeitet. Über eine aktive Bürgerbeteiligung wurden auch die direkt Betroffenen in die Erarbeitung des Konzeptes eingebunden. Das Konzept empfiehlt u.a. den Ausbau von Radverkehrsanlagen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung.

### [Wattenscheid](#)

In Bochum-Wattenscheid wird seit 2015/2016 mit der Ausweisung des Stadterneuerungsgebietes „Soziale Stadt Wattenscheid“ ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) umgesetzt. Durch diesen Stadterneuerungsprozess werden Fördermaßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Situation und des gemeinschaftlichen Zusammenlebens im Quartier angegangen. Ziel ist es, in Wattenscheid stabilisierende Strukturen, Entwicklungen und selbsttragende Prozesse in Gang zu bringen, damit der Stadtteil aus sich heraus als Wohn-, Arbeits- und Lebensraum wieder attraktiv und lebenswert wird. Ein zentraler Punkt aus Sicht der Sozialen Stadt liegt bei der Fortschreibung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK). Aus diesem ISEK-Prozess sollen viele Maßnahmen entwickelt und zur Förderung angemeldet werden. Spätestens, wenn das ISEK in die politischen Gremien zur Beschlussfassung geht, müssen somit viele Untersuchungen zu diesen einzelnen Maßnahmen abgeschlossen sein. Aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen, die sowohl durch den ISEK- als auch den sonstigen städtebaulichen Prozess bereits umgesetzt werden bzw. zukünftig noch umgesetzt werden sollen, sind auch eine Vielzahl an verkehrlichen Themen wichtig geworden. Diese sollen in ihrer Gesamtheit in Form eines Verkehrskonzeptes gutachterlich untersucht werden. Die Vergabe des Verkehrskonzeptes an ein Verkehrsplanungsbüro

läuft derzeit. Die Erstellung wird aufgrund des großen vielschichtigen Untersuchungsraums ca. zwei Jahre dauern. Nur auf Grundlage eines solchen Konzeptes lassen sich beispielsweise die Folgewirkungen der ISEK-Maßnahme „Umbau des August-Bebel-Platzes“ auf das übrige Netz abschätzen. Außerdem bestehen politische Aufträge der Bezirksvertretung, die sich auch mit Themen des Innenstadtverkehrs beschäftigen (z. B. Parkverstöße, Einführung Bewohnerparken).

## Nahmobilitätskonzepte

Ein wichtiges Projekt des „Klimaschutzteilkonzepts Klimafreundlicher Verkehr“ ist die Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes für einen Modellstadtteil von Bochum. Dabei sollen neben den klimaschutzrelevanten Themen den Aspekten „Gesundheitsförderung“ und „Berücksichtigung der Folgen des demografischen Wandels“ besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Diese übergeordneten Ziele sind deckungsgleich mit den Zielen der Integrierten Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) und damit der Stadterneuerung. In diesem Rahmen wurde bzw. wird derzeit für Wattenscheid (abgeschlossen), für Laer (abgeschlossen), für Werne/Langendreer-Alter Bahnhof und Hamme jeweils ein solches Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge umfassen bspw. Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur zur Herstellung der Barrierefreiheit (Zuwegung und Zustieg an ÖPNV-Haltestellen, Gehweg und Radwegbreiten) und damit zur Förderung des Umweltverbundes.

## Nahmobilitätskonzept Hamme

In Hamme ist das Ziel eine verkehrsplanerische Konzeption zur Entwicklung, Qualifizierung, Vernetzung und Vermarktung der verschiedenen Verkehrsarten zur Förderung der Nahmobilität in den Teilräumen Hamme-Zentrum, der Speckschweiz und in den Gewerbeparks Von-der-Recke und Präsident. Geschaffen werden sollen Möglichkeiten für kurze Wege und eine Mobilitätskultur der Nähe. Dabei sind auch die Vernetzungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes untereinander zu berücksichtigen.

Die Handlungsfelder bei der Förderung der vernetzten Nahmobilität sind u. a. Straßen und Plätze als Lebensraum zurückzugewinnen, komfortable und sichere Räume für Fuß- und Radverkehr zu schaffen und eine selbstständige Mobilität für alle durch barrierefreie Gestaltung zu ermöglichen. Zudem soll das Bewusstsein der Bevölkerung für Nahmobilität durch Beteiligung und Marketing gestärkt werden.

Dabei ist ein wichtiger Bestandteil die Erarbeitung eines Konzeptes für ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement, um so die Einstellung und Verhaltensweise der Bewohnerinnen und Bewohner nachhaltig zu verändern und zur Reduzierung der

Pkw-Nutzung beizutragen. Das Mobilitätskonzept wird in einem partizipatorischen und umsetzungsorientierten Verfahren entwickelt.

## 5.5 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV

### Taktverdichtung (Netz 2020):

Die Stadt Bochum hat das Straßenbahn- und Busliniennetz mit der Einführung des 15-/30Minuten-Taktes der S-Bahnen im nördlichen Bereich des VRR zum 15.12.2019 umgestellt. Mit dem neuen „Netz 2020“ bleiben die Anschlüsse zwischen regionalem Schienenverkehr und den städtischen Straßenbahnen und Bussen gesichert. Zudem bietet das überarbeitete Netz neue, attraktive Direktverbindungen mit Bussen und Straßenbahnen. Durch zusätzliche Straßenbahnlinien und überlagerte Takte wurde das Angebot u.a. im kommunalen Schienennetz erweitert. Im Vergleich zu den Leistungen des Jahres 2019 wurden in 2020 rund 1,5 Millionen Fahrkilometer mehr erbracht. Durch Netzveränderungen wird perspektivisch mit einer um rund 3,3 % erhöhten Nachfrage gerechnet. Es können also neue Fahrgäste gewonnen werden. In Anknüpfung an die „Bochum-Strategie“ mit der Kernaktivität „Vorfahrt ÖPNV“ untersuchen die Stadt Bochum und die BOGESTRA AG derzeit gemeinsam mit einem Verkehrsgutachter die Effekte einer zusätzlichen Ausweitung des Angebotes (Netz 2020+).

### Teilfortschreibung des Nahverkehrskonzeptes „Barrierefreiheit“

Idealerweise ermöglicht die Barrierefreiheit immer mehr Bürger\*innen eine vollständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, unabhängig von individuellen Einschränkungen. Der aktuelle Nahverkehrsplan (NVP) 2017 enthält bereits ein Kapitel zur Barrierefreiheit. Den Auftrag zur Erstellung einer Teilfortschreibung mit diesem Schwerpunkt erteilte der Rat mit Beschluss des NVP am 14. Dezember 2017. Der vorliegende Text enthält neben Zieldefinitionen, Standards und Bestandsaufnahmen vor allem Maßnahmen zur Zielerreichung und definiert Ausnahmen. Von einem barrierefrei zu nutzenden ÖPNV profitieren nicht nur Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität, die auf eine Behinderung zurückzuführen sind, sondern z.B. auch solche, die aufgrund von Alter, schwerem Gepäck, Schwangerschaft-, in Begleitung von (mehreren) kleinen Kindern - oder auch Kinderwagen- besondere Unterstützung brauchen, um ihre Reise leichter zu bewältigen. Somit wird durch eine „Barrierefreiheit“ gewährleistet, dass alle Angebote, Produkte sowie die gebaute Umwelt unter frühzeitiger Beteiligung der Nutzer\*innen so gestaltet werden, dass sie von möglichst vielen Menschen leicht und sicher genutzt werden können.

Die Teilfortschreibung und Konkretisierung des Bochumer Nahverkehrsplanes (NVP) 2017 zur Barrierefreiheit wurde am 27.05.2021 vom Rat der Stadt Bochum beschlossen.

## Ausbau ÖPNV

Durch die neue Schienenverbindung Bochum-Witten (310/309) und eine sinnvolle Anpassung des Stadtbusverkehrs wurde eine Erhöhung der Linienbeförderungsfälle um knapp 0,9 % prognostiziert. Die neuen Haltestellen sind bereits barrierefrei ausgebaut.

## Günstiger und einfacher Tarif

Die Kooperation Metropole Ruhr (insgesamt 12 Verkehrsunternehmen, u.a. der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (RVR)) hat einen 11-Punkte-Plan erstellt. Unter Punkt 1 heißt es: Ein Metropolen-Nahverkehr braucht ein einfaches und einheitliches Tarifsysteem. Basis dafür ist die VRR-Bewerbung als Modellregion des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Die Bewerbung beinhaltet einen Fahrpreis von 2 € im Einzelticket und 50 € im Monatsticket für Fahrten innerhalb einer Stadt / eines Kreises und 4 € im Einzelticket bzw. 80 € im Monatsticket für ruhrgebietsweite Fahrten und sogar darüber hinaus.

Unabhängig davon, ob die Metropole Ruhr Modellregion wird oder nicht, ist ein einfacher Tarif, bestehend aus zwei kostengünstigen Preisstufen, ergänzt um einen entfernungsabhängigen Tarif das Ziel.

## 5.6 Förderprogramm passiver Lärmschutz

Der Rat der Stadt Bochum hat für die Haushaltsjahre 2020 – 2022 insgesamt 1 Million Euro zur Fortführung des Förderprogramms zum passiven Lärmschutz in Bochum bereitgestellt.

Wie unter Punkt 3.4 bereits dargelegt, wurden in den Jahren 2016 – 2018 insgesamt rund 750 Wohneinheiten in lärmintensiven Bereichen im Bochumer Stadtgebiet mit Lärmschutzfenstern sowie Rollladenkastendämmungen ausgestattet.

Der Beschluss des Rates zur Weiterführung des Förderprogramms war als eine erste wichtige Maßnahme im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu werten.

Zur Fortführung über das Jahr 2022 hinaus wurden im Rahmen der Haushaltsplanberatungen erneut Mittel für das bestehende Förderprogramm beantragt.

## 5.7 Grundsatzbeschluss zu lärminderndem Asphalt:

Die Erfahrungen mit lärmindernden Asphalten sind sehr unterschiedlich. Mit der Einführung der überarbeiteten Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19) zum

01.03.2021 gibt es erstmals verbindliche Korrekturwerte für verschiedene Straßendeckschichten auch für Geschwindigkeiten von 50 km/h im innerörtlichen Bereich. So wird einem Splittmastix-Asphalt SMA 5 und SMA 8 eine lärm mindernde Wirkung von – 2,6 dB für Personenkraftwagen und – 1,8 dB(A) für Lastkraftwagen zugewiesen. Im Vergleich: Bei der Einheit Dezibel (dB) handelt es sich um ein logarithmisches Maß. Um eine lärm mindernde Wirkung von 3 dB zu erzielen, muss durchschnittlich der Verkehr um die Hälfte reduziert werden. Somit ist die Lärmreduzierung dieser Asphalte erheblich.

In den Pilotbereichen wurde der lärm optimierte Asphalt AC 5 D LOA, Korrekturwert – 3,2 dB(A) / - 1,0 dB(A) (Pkw / Lkw) nach RLS-19 Tab. 4a, verwendet. Die Haltbarkeit dieses Belages ist, in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil wesentlich geringer als bei einem konventionellen Straßenbelag. Die Haltbarkeitsdauer eines gewöhnlichen Straßenbelags liegt bei 15 – 20 Jahre. Eine lärm optimierte Asphaltdeckschicht (AC 5 D LOA) ist nach ca. 7 – 10 Jahren erneuerungsbedürftig.

Darüber hinaus kommt es sehr auf die richtige Einbauweise an. Die geringen Einbaudicken dieser Asphaltdeckschicht führen zu einem schnellen Auskühlen des Mischgutes während der Einbauphase. Auch ist eine Verdichtung des AC 5 D LOA sehr wichtig.

Die Stadt Bochum beabsichtigt, in den Lärmschwerpunkten zukünftig den lärm mindernden Asphalt Splittmastix SMA 5 / 8 zu verwenden.

Hierzu bedarf es eines Grundsatzbeschlusses des Rates der Stadt Bochum. Auch sind bei der künftigen Haushaltsplanung Mittel für die höheren Investitionskosten von jährlich 100.000 EUR zu etatisieren.

## 5.8 Möglichkeiten der Geschwindigkeitsüberwachung in den Tempo-30-Pilotbereichen

Wie bereits unter 3.2 dargestellt, ist als vorläufiges Ergebnis einer Geschwindigkeitsreduzierung im Vorbehaltsstraßennetz festzuhalten, dass die Tempo-30-Pilotbereiche ohne Kontrolleinrichtungen nicht die Lärmreduzierung erzielt haben, die bei Einrichtung beabsichtigt waren.

Es ist daher zunächst nicht vorgesehen, an weiteren Straßenabschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen. Die Verwaltung wird jedoch weitere Maßnahmen der Verkehrsüberwachung für die Pilotbereiche prüfen, um die prognostizierte lärm mindernde Wirkung noch zu erzielen.

Zunächst sollen Messungen mit dem Seitenradargerät vorgenommen werden, um aktuelle Zahlen der gefahrenen Geschwindigkeiten an den einzelnen Standorten der

Pilotbereiche zu erhalten. Anhand der Ergebnisse wird dann mit den Fachämtern geprüft werden, welche zielführenden Überwachungsmöglichkeiten (stationäre, semistationäre, mobile Überwachung oder Geschwindigkeitstafeln) für die einzelnen Pilotabschnitte möglich sind.

Welche Form der künftigen Überwachung tatsächlich zum Einsatz kommt, steht auch in Abhängigkeit der personellen, finanziellen und verkehrsrechtlichen Möglichkeiten. Die Verwaltung wird in einer gesonderten politischen Vorlage zu den Ergebnissen der Prüfungen berichten.

## **6. Maßnahmen / Stellungnahmen zu den einzelnen Lärmquellen und Lärmschwerpunkten**

### **6.1 Lärmschwerpunkte im Bereich Straßenverkehr nach der Lärmkartierung der 2. und 3. Stufe sowie geplante bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen**

Zum Lärmaktionsplan 2015 wurden noch die Stadtbezirke Süd und Südwest (SWS) sowie Nord und Ost (NO) zusammen betrachtet. Zur besseren Zuordnung wurde in diesem Lärmaktionsplan eine Trennung vorgenommen.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Stellungnahmen der Institutionen sind hier eingeflossen.

#### Stadtbezirk Mitte

<b>LSP</b>	<b>Straßenbereich / Straßenabschnitt</b>	<b>Geplante / umgesetzte Maßnahmen</b>
<b>1M</b>	<b>Dorstener Straße, zwischen A 40 und Feldsieper Str.</b>	<b>Der Bereich Gahlensche Str. (von Overdyker Str. – bis Dorstener Str.) wurde bereits mit lärminderndem Asphalt ausgestattet.</b>

		<p>Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wird ein Mobilitätskonzept für Hamme erarbeitet.</p> <p>Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</p> <p>Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt.</p>
2M	Dorstener Straße, zwischen Feldsieper Str. und Nordring	<p>Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wird ein Mobilitätskonzept für Hamme erarbeitet.</p> <p>Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</p> <p>Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt.</p>
3M	Nordring, von Schillerstr. bis Imbuschplatz	<p>Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</p> <p>Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt.</p>
4M	Nordring, von Bleichstr. – Herner Str.	<p>Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</p> <p>Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt.</p>
5M	Westring, von Fahrendeller Str. Junggesellenstr.	<p>Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</p> <p>Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt.</p>
6M	Rottstraße, östl. Annastraße bis westl. Schmidtstraße	<p>Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</p> <p>Bei Fahrbahnerneuerung Entfernung Kopfsteinpflaster und Prüfung von lärmminderndem Asphalt.</p>
	Südring, von Junggesellenstr. bis westlich Schmidtstr.	
	Südring, Westring bis Universitätsstr.	
7M	Herner Straße, zwischen Nordring und A 40	<p>Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</p> <p>Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt.</p>

<b>8M</b>	<b>Herner Straße, zwischen A 40 und Grummer Str.</b>	<b>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Förderprogramm Passiver Lärmschutz.</b>
<b>9M</b>	<b>Herner Straße, zwischen Grummer Str. und Cruismannstr.</b>	<b>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Förderprogramm passiver Lärmschutz.</b>
<b>10M</b>	<b>Östlich Herner Straße, nördlich Tröskenstraße</b>	<b>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Förderprogramm passiver Lärmschutz.</b>
<b>11M</b>	<b>Josephinenstraße, östlich Liboriusstraße</b>	<b>Teilweise Tempo 30 und lärmindernder Asphalt.</b>
<b>12M</b>	<b>Poststr., von Auf dem Dahlacker bis Dorstener Str.</b>	<b>Neuer Fahrbahnbelag mit lärminderndem Asphalt, Neubau Kreisverkehrsanlage Poststr. / Hofsteder Str.</b>
<b>13M</b>	<b>Dorstener Straße, Freudenbergstraße bis Braunsberger Str.</b>	<b>Förderprogramm Passiver Lärmschutz. Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärminderndem Asphalt.</b>
<b>14M</b>	<b>Alleestr., von Stahlhauser bis Bessemer Str.</b>	<b>Vorplanung zur Alleestr., zwischen Westring und Bessemer Str. mit Änderung des Straßenquerschnitts (und Anlage von Radverkehrsanlagen) in Vorbereitung. In diesem Zusammenhang wird auch der Einbau eines lärmindernden Asphalts geprüft.</b>
<b>15M</b>	<b>Essener Str., östlich Gotenstr. bis westlich Eugenstr.</b>	<b>Tempo 30 pilotweise umgesetzt. Anlage von Radfahrstreifen gem. Vorlage Nr. 20201761 in Prüfung.</b>
<b>16M</b>	<b>Wittener Str, von Wasserstr. bis Gostr.</b>	<b>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</b>
<b>17M</b>	<b>Wittener Str., Steinring bis Velsstr.</b>	<b>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</b>

		Im Bereich Steinring / Lohring bis zum Rampenbauwerk (Höhe REWE) wird noch im Jahr 2021 die dortige Gleisanlage ausgebaut. Anschließend erhält die Fahrbahn über die gesamte Breite eine neue Asphaltdecke.
18M	Oskar-Hoffmann-Str., östlich Universitätsstr. bis Einmündung Düffelstr.	Tempo 30 pilotweise umgesetzt.
19M	Oskar-Hoffmannstr., von Universitätsstr. bis Königsallee	Neuer Straßenquerschnitt mit Radverkehrsanlagen und lärminderndem Asphalt.
20M	Hattinger Str., von Bessemmer Str. bis Kleine Ehrenfeldstr.	Wird zurzeit und im weiteren Verlauf in den nächsten Jahren komplett ausgebaut mit der Einrichtung von barrierefreien Haltestellen, teilweise Gleisausbau und lärminderndem Asphalt. Radfahranlagen mit baulicher Trennung.

## Stadtbezirk Wattenscheid

LSP	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Geplante / umgesetzte Maßnahmen
1W	Günnigfelder Str.: zwischen Hofstr. und Kreisverkehr	Tempo 30 pilotmäßig umgesetzt; durch Ortsumgehung Günnigfeld Entlastung der Günnigfelder Str.

## Lärmaktionsplan 1. Fortschreibung

2W	Hüllerstr., nördlich Markusstr.	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.
3W	Hüllerstr., südlich Marienstr.	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.
4W	Hansastr.: Querstr. – Bismarckstr.	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.
5W	Bahnhofstr.: zwischen Westenfelder Str. und Probst- Hellmich-Promenade	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Rad- Fußweg wurde bereits angelegt.
6W	Graf-Adolf-Str. / Bochumer Str.	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Bei Straßenneubau Prüfung von lärmminderndem Asphalt. Derzeit werden die Kanal- und Straßenbauarbeiten für den Abschnitt zwischen Harkortstr. und der Bochumer Str. ausgeschrieben. Der Regelquerschnitt der Straße wird zu Gunsten einer Gehwegverbreiterung (Reduzierung der Fahrbahnbreite bei Aufrechterhaltung der 30 km/h Geschwindigkeitsreduzierung) verändert. Der Baubeginn ist für das I. Quartal 2022 eingeplant.
7W	Bochumer Str.: Zwischen Ludwig-Steil-Str. und Geitlingstr.	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.
8W	Bochumer Str.: zwischen Hammer Str. und Kiebitzhöhe	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.
9W	Westenfelder Str.: zwischen Lohacker und Grünstr.	Verkehrskonzept WAT in Bearbeitung. Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.

<b>10W</b>	<b>Wattenscheider Hellweg: von Berliner bis Pulverstr. Wattenscheider Hellweg: von Alter Zoll bis Rauks Feld</b>	<b>Installation von Fuß- und Radverkehrsanlagen. Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</b>
<b>11W</b>	<b>Weststr. / Berliner Str. Jahnstr. – Berliner Str.</b>	<b>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</b>

## Stadtbezirk Südwest

<b>LSP</b>	<b>Straßenbereich / Straßenabschnitt</b>	<b>Geplante / umgesetzte Maßnahmen</b>
<b>1SW</b>	<b>Hattinger Str.: Knoopstr. bis Stensstr.</b>	<b>Niederflurgerechter Haltestellenausbau und Anlage von Radfahrstreifen geplant; Straßenquerschnitt soll dabei verändert werden.</b>
<b>2SW</b>	<b>Markstr.: Kellermannsweg bis Am Steinknapp</b>	<b>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</b>
<b>3SW</b>	<b>Hattinger Str.: Am Hohwege bis Am Buchenhain</b>	<b>Teilweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h umgesetzt.</b>

(ehemals) <b>4SW</b>	<b>Wasserstr.:</b> <b>Stensstr. bis An der Holtbrücke</b>	<b>Einbau von lärmindernden Asphalt umgesetzt.</b> <b>Kein Lärmschwerpunkt mehr.</b>
<b>4SW</b>	<b>Hättinger Str.:</b> <b>Nehringkamp bis Am Holzwege</b>	<b>Teilweise</b> <b>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h umgesetzt.</b>

## Stadtbezirk Süd

<b>LSP</b>	<b>Straßenbereich / Straßenabschnitt</b>	<b>Geplante / umgesetzte Maßnahmen</b>
<b>1S</b>	<b>Markstr.:</b> <b>Brenscheder Str. – Knappenstr.</b>	<b>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärminderndem Asphalt.</b> <b>Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</b>
<b>2S</b>	<b>Wasserstr.:</b> <b>Paulstr. – Steinkuhlstr.</b>	<b>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärminderndem Asphalt.</b> <b>Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</b>

## Stadtbezirk Ost

<b>LSP</b>	<b>Straßenbereich / Straßenabschnitt</b>	<b>Geplante / umgesetzte Maßnahmen</b>
<b>1 O</b>	<b>Lünsender Str.:</b> <b>Bahn – Mansfeldstr.</b>	<b>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärminderndem Asphalt.</b>

		Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.
2 O	Werner Hellweg: Wittener Str. – Laerfeldstr.	Einbau von lärm mindernden Asphalt bereits umgesetzt.
3 O	Werner Hellweg: Werner Str. – östl. Heroldstr.	Einbau von lärm mindernden Asphalt bereits umgesetzt.
4 O	Hauptstr.: Alte Bahnhofstr. – Wallbaumweg	Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärm minderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.

## Stadtbezirk Nord\*

LSP	Straßenbereich / Straßenabschnitt	Geplante / umgesetzte Maßnahmen
1N	Castroper Hellweg: Schmaler Hellweg – Holthauer Str.	Z.T. im Verkehrskonzept Bochum – Nord (Tempo 30 km/h zwischen Heinrichstr. und Holthauer Str.); noch in Prüfung. *
2N	A 43 / Hiltroper Str.: In der Grume – Dietrich-Benking-Str.	Im Verkehrskonzept Nord: Geschwindigkeitsreduzierung im Zusammenhang mit Neugestaltung der

## Lärmaktionsplan 1. Fortschreibung

		<p>Hiltroper Str. (Ausschreibung zur Planung 2021); auch die Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz wird geprüft.*</p> <p>Beim 6spurigen Ausbau der A 43 wurde von Straßen.NRW entsprechender Lärmschutz berücksichtigt.</p>
3N	<p>Castroper Str.: Josephinenstr. – Harpener Hellweg</p>	<p>Umbau im Rahmen des 1. Bauabschnitts bis Klinikstr. Mit Neugestaltung des Straßenquerschnitts durch den Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität beschlossen. Weitere Bauabschnitte sind in Planung.</p>
4N	<p>Harpener Hellweg: Schleipweg – Am Ruhrpark</p>	<p>Im VK Nord ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bis Baldurstr. vorgesehen.*</p>
5N	<p>Castroper Hellweg: Schürbankstr. – Bövinghauser Hellweg</p>	<p>Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.</p>
6N	<p>Wieschermühlenstr. / Kornharpener Str.</p>	<p>Im VK Nord: Errichtung eines Kreisverkehrs*</p>
7N	<p>Hiltroper Landwehr: Karl-Ernst-Str. – Gerther Heide</p>	<p>Im VK Nord: Prüfung auf Herausnahme aus dem Vorbehaltsstraßennetz*</p>

<b>8N</b>	<b>A 40: AS Bochum-Harpen – Castroper Hellweg</b>	<b>Prüfung durch Straßen.NRW im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Autobahnkreuz Bochum</b>
-----------	---	---

\*Das „Verkehrskonzept Bochum-Nord“ wurde als Grundlage für die weitere verkehrsplanerische Entwicklung im Stadtbezirk Nord am 05.03.2019 beschlossen (Vorlage-Nr. 20190446). Die weitere Ausarbeitung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt in Anbetracht heutiger und zukünftiger finanzieller sowie personeller Ressourcen und durch separate Beschlüsse der jeweils zuständigen politischen Gremien.

## 6.2 Maßnahmen zur Bekämpfung von Schienenverkehrslärm (Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes)

Das Eisenbahn-Bundesamt ermittelt die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes und wirkt an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume mit. Die gesetzlichen Grundlagen für die Lärmaktionsplanung sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a-f) in Verbindung mit der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) geregelt.

Den aktuellen Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes hat das Eisenbahn-Bundesamt am 18. Juni 2018 veröffentlicht. Der Lärmaktionsplan wird alle fünf Jahre überarbeitet, die Überarbeitungsstände werden als Runden bezeichnet. Mit der Verordnung (EU) 2019/1010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 wurde die Frist für die Berichterstattung einmalig um ein Jahr verlängert. Der Termin für den Lärmaktionsplan der Runde 4 ist damit der 18. Juli 2024.

Im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes werden Strategien zur Lärminderung aufgeführt. Zusätzlich werden einzelne Programme und Projekte beschrieben und erklärt. Dazu zählt beispielsweise das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes.

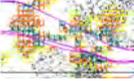
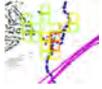
Auch die verschiedenen technischen Möglichkeiten zur Minderung von Schienenverkehrslärm werden vorgestellt. Es gibt Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle (z. B. Flüsterbremsen), am Ausbreitungsweg (z. B. Schallschutzwände) und am Immissionsort (z. B. Schallschutzfenster).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2017 / 2018 wurden dem Eisenbahnbundesamt die von hier identifizierten Lärmschwerpunkte benannt:

# Lärmaktionsplan 1. Fortschreibung

Lärmschwerpunkt (LSP)	Intervall	Betroffene Einwohner		Karte	Länge	Personen / Güterverkehr*	Hauptstrecke / BR*	Linien Nr.	Streckenbeschreibung
		L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>						
	dB(A)				m				
1	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	1.210 670 210 40	520 80 20 -		5.000	<b>P + G</b>	<b>H</b>	2160 2291	Bochum-Leithe - Wattenscheid - Eppendorf Essen Hbf. - Bochum Hbf.
2	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	430 150 50 -	120 - - -		3.400	<b>P</b>	<b>H</b>	2291	Essen Hbf. - Bochum Hbf.
3	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	680 280 110 -	230 20 - -		3.000	<b>P + G</b>	<b>H</b>	2150 2158 2160 2190 2194 2291	Bochum Hbf. - Prinz-von-Preußen Bochum Hbf. - Prinz-von-Preußen Bochum-Leithe - Wattenscheid - Eppendorf Bochum Hbf. - Bochum Langendreer (S-B) Bochum Hbf. - Bochum West Essen Hbf. - Bochum Hbf.
3a	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	230 10 - -	- - - -		1.300	<b>P + G</b>	<b>BR</b>	2153 2194	Bochum-Süd - Bochum West - BO-Hamme Bochum Hbf. - Bochum West
4	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	730 220 20 -	150 10 - -		2.000	<b>P</b>	<b>H</b>	2152 2153	Bochum Präsident - Bochum Riemke BO-West - Bochum-Hamme - BO-Riemke
5	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	180 60 - -	40 - - -		500	<b>P</b>	<b>H</b>	2152 2153	Bochum Präsident - Bochum Riemke BO-West - Bochum-Hamme - BO-Riemke
6	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	520 200 120 50	200 110 20 -		1.200	<b>P</b>	<b>H</b>	2152 2153	Bochum Präsident - Bochum Riemke BO-West - Bochum-Hamme - BO-Riemke
6a	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	920 750 410 170	720 320 110 10		2.500	<b>G</b>	<b>BR</b>	2151 2152	Bochum Präsident - Prinz-von-Preußen Bochum Präsident - Bochum Riemke
7	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	430 320 150 20	290 90 10 -		3.200	<b>P + G</b>	<b>H</b>	2158 2151 2190	BO-Hbf. - P.-v. Preußen - BO-Langendreer Bochum Präsident - BO-Langendreer Bochum Hbf. - Bochum Langendreer (S-B)

# Lärmaktionsplan 1. Fortschreibung

8	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	2.280 890 350 70	640 240 20 -		4.600	<b>P + G</b>	<b>H</b>	2158 2151 2190	P.-v. Preußen - BO-Langendreer - DO Hbf. Bochum Präsident - Bochum-Langendreer Bochum Hbf. - Bochum Langendreer (S-B)
9	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	50 10 - -	- - - -		900	<b>P + G</b>	<b>H</b>	2158 2125 2190 2151	Bochum Langendreer - Dortmund Hbf. Stockumer Str. - Lütgendortmund- DO Hbf. Bochum Langendreer - Dortmund Hbf. Prinz-von-Preußen - Bochum-Langendreer
10	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	1.030 170 50 -	100 30 - -		3.400	<b>P + G</b>	<b>H</b>	2125 2140 2142 2151 2158 2190	Stockumer Str. - Dortmund Hbf. BO Langendreer - Witten Hbf. BO-Langendreer - BO-Langendreer Kreuz Prinz-von-Preußen - Bochum-Langendreer P.-v.-Preußen - BO Langendeer - DO Hbf. Bochum Langendreer - DO Kley - DO Hbf.
11	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	610 80 - -	20 - - -		2.500	<b>P</b>	<b>H</b>	2125 2140	Stockumer Str. - Lütgendortmund - DO Hbf. Bochum Langendreer - Witten Hbf.
12	60 - 65 65 - 70 70 - 75 > 75	70 40 10 -	20 - - -		3.400	<b>P</b>	<b>H</b>	2167 2400	BO-Dahlhausen Bez West - Dahlhausen Essen - BO-Dahlhausen - Hattingen (Ruhr)

Folgende Maßnahmen zur Lärminderung wurden bereits vollzogen bzw. sind abzusehen:

Ort	Länge des Sanierungsabschnittes				Lärminderungsmaßnahmen		
	Strecke	von Bahn-km	bis Bahn-km	Gesamtlänge	Länge der errichteten Schallschutzwände	lärmsanierte Wohneinheiten	Status
Bochum	2140	1,2	4,0	27,8 km	4,588 km	349	im Bau/ fertiggestellt
	2151	54,5	56,7				
	2153	16,7	20,7				
	2158	146,1	154,3				
	2160	8,5	16,0				
	2291	139,5	141,2				
	2505	48,9	51,0				

Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung für den Ballungsraum Bochum des Eisenbahnbundesamtes (EBA), Stand: September 2020

Nachfolgend eine Übersicht der errichteten Schallschutzwände.

Angaben zur Schallschutzwand						betrifft den von Ihnen identifizierten Lärmschwerpunkt mit der Nummer
Strecke	von Bahn-km	bis Bahn-km	Länge	Höhe	Lage*	
2505	48,943	49,73	787 m	3 m	rdb	LSP 6 / LSP 6a
2505	50,1	50,225	125 m	3 m	rdb	LSP 6 / LSP 6a
2505	50,322	50,475	153 m	2 m	rdb	LSP 6 / LSP 6a
2152	0,174	0,368	194 m	3 m	rdb	LSP 6 / LSP 6a
2151	49,04	49,507	467 m	3 m	ldb	LSP 6 / LSP 6a
2151	49,662	50,303	641 m	3 m	ldb	LSP 6 / LSP 6a
2152	0,41	1,104	694 m	3 m	rdb	LSP 4 / LSP 5
2153	19,4	19,634	234 m	3 m	rdb	LSP 4 / LSP 5
2158	148,98	149,156	176 m	3 m	ldb	LSP 7 / LSP 8
2158	151,515	152,173	658 m	3 m	ldb	LSP 7 / LSP 8
2160	10,824	11,283	459 m	3 m	ldb	LSP 1
2160	12,7	12,8	22 m	-	-	LSP 1
2194	0,0	0,1	50 m	-	-	LSP 3
2140	0,9	1,6	675 m	-	-	LSP 10 / LSP 11
Angaben zur Schallschutzwand						betrifft den von Ihnen identifizierten Lärmschwerpunkt mit der Nummer
Strecke	von Bahn-km	bis Bahn-km	Länge	Höhe	Lage*	
2140	1,1	1,5	424 m	-	-	LSP 10 / LSP 11
2140	1,7	2,0	200 m	-	-	LSP 10 / LSP 11

2140	2,6	2,8	180 m	-	-	LSP 10 / LSP 11
2140	2,6	2,9	239 m	-	-	LSP 10 / LSP 11
2140	3,0	3,7	683 m	-	--	LSP 10 / LSP 11
2140	3,0	4,0	942 m	-	-	LSP 10 / LSP 11

Übersicht der Schallschutzwände (gemäß Anlage 1) für den Ballungsraum Bochum (Stand: September 2020)

\* Lage der Schallschutzwand: „rdb“ – rechts der Bahn, „ldb“ – links der Bahn

Es ist möglich, dass Schallschutzwände nicht in dem gesamten Bereich an der Strecke, sondern nur teilweise errichtet wurden. Zusätzlich wurden abseits der Schallschutzwände Wohneinheiten mit Schallschutzfenstern ausgestattet.

Zum 01. Januar 2021 ist das neue Haushaltsgesetz in Kraft getreten. Darin sind die Auslösewerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms um 3 dB(A) gesenkt worden. Es gelten nun folgende Auslösewerte:

Gebietskategorie	tagsüber (6.00 – 22.00 Uhr)	nachts (22.00 – 6.00 Uhr)
reine/allgemeine Wohngebiete, Krankenhäuser, Schulen	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

Diese Absenkung führt dazu, dass alle bereits sanierten Abschnitte erneut einer Berechnung unter Berücksichtigung der neuen Auslösewerte unterzogen werden müssen.

Für Bochum sind folgende Streckenabschnitte für eine schalltechnische Untersuchung vorgesehen:

# Lärmaktionsplan 1. Fortschreibung

Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereichs				Bemerkung*
	Strecke	von Bahn-km	bis Bahn-km	Länge	
Langendreer	2140	1,2	3,0	1800 m	X65
Langendreer	2140	3,1	4,0	900 m	X65
Grumme/Innenstadt	2151	49,0	50,5	1500 m	X65
Altenbochum	2151	53,3	53,5	200 m	-
Laer	2151	53,5	53,7	200 m	-
Langendreer/Werne	2151	54,5	56,4	1900 m	X65
Langendreer	2151	56,4	56,7	300 m	-
Innenstadt/Hamme	2152	0,2	0,5	300 m	X65
Innenstadt/Hamme	2153	17,0	17,7	700 m	X65
Hamme	2153	17,8	18,0	200 m	X65
Hofstede	2153	18,3	18,7	400 m	X65
Riemke/Hofstede	2153	19,0	19,7	700 m	X65
Riemke	2153	20,0	20,1	100 m	X65
Riemke	2153	20,3	20,7	400 m	X65
Altenbochum/Innenstadt	2158	146,2	147,7	1500 m	X65
Innenstadt/Harpen	2158	147,7	149,3	1600 m	X65
Werne	2158	150,3	150,9	600 m	X65
Langendreer/Werne	2158	151,2	152,6	1400 m	X65
Langendreer	2158	152,8	154,3	1500 m	X65
Wattenscheid	2160	8,5	9,0	500 m	X65
Westenfeld/Weitmar	2160	9,6	12,1	2500 m	X65
Weitmar/Eppendorf	2160	12,5	12,8	300 m	X65
Ehrenfeld/Innenstadt	2160	15,0	16,0	100 m	X65
Langendreer	2190	8,3	8,5	200 m	-
Höntrop	2291	139,7	140,4	700 m	X65
Höntrop	2291	140,7	141,2	500 m	X65
Höntrop	2291	141,2	141,4	200 m	-

Lage im Sanierungsbereich

\* X65: **Sanierungsbereich** wurde bereits im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms bearbeitet, jedoch auf Auslösewerte 65 dB(A)

Die nachfolgende Tabelle zeigt, ob Maßnahmen zur Lärminderung in den von der Stadt Bochum genannten Lärmschwerpunkten bereits geplant/umgesetzt (entsprechend Anlage 1) oder eine weitere Untersuchung mit ggf. anschließender Maßnahmenergreifung (entsprechend Anlage 3) vorgesehen ist:

Nummer des Lärmschwerpunkts (LSP)	Anlage 1		Anlage 3
	enthalten	Schallschutzwand errichtet	enthalten
1	ja	ja	ja
2	ja	nein	ja
3	ja	ja	ja
4	ja	ja	ja

5	ja	nein	ja
6 / 6a	ja	ja	ja
7	ja	ja	ja
8	ja	ja	ja
9	<sup>1</sup>	-	<sup>1</sup>
10	ja	ja	ja
11	ja	ja	ja
12	nein	nein	nein

*Gegenüberstellung der genannten Lärmschwerpunkte und Maßnahmen zur Lärminderung*

<sup>1</sup> fällt weitestgehend in Ballungsraum Dortmund, jedoch Betrachtung durch Lärmsanierung (siehe LSP 9)

Die Stellungnahmen des Eisenbahnbundesamtes zu konkreten Maßnahmenvorschlägen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind der Anlage 6 zu entnehmen.

### 6.3 Lärmschwerpunkte sowie Maßnahmen zur Bekämpfung von Straßenbahnlärm (einschl. Stellungnahme der BOGESTRA AG)

Folgende Lärmschwerpunkte im Bereich Schienenverkehr Sonstige (Straßenbahnen) wurden im Rahmen der Lärmkartierung der 3. Stufe identifiziert:

Bezirk Mitte	Bereich:	LKZ
M-Sch-1	Alleestr. / Essener Str. Von Helenenstr. – BAB 448*	797,4
M-Sch-2	Dorstener Str. – Bahnhof Hamme – Brückstr.	796,6
M-Sch-3	Dorstener Str. – BAB 40 – Seilfahrt	334,4
M-Sch-4	Wittener Str. - Rombergstr. – Nordhausenring	899,3
M-Sch-5	Castroper Str. Von Quellenweg – An der Bochumer Landwehr**	301,6

- \* Die Stadt Bochum erarbeitet zurzeit eine Vorentwurfsplanung für die Alleestraße (Westring bis Bessemer Str.) mit einer Veränderung des Straßenquerschnitts. Hierbei sollen künftig beidseitige Radfahrstreifen angelegt und die alten Straßenbahngleise entfernt werden.
- \*\* Der Umbau des 1. Bauabschnitts der Castroper Str., von Ostring bis Klinikstr., mit Änderung des Straßenquerschnitts wurde bereits im Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität am 18.08.2020 beschlossen. Weitere Bauabschnitte sind in Vorbereitung.

Das „Verkehrskonzept Bochum-Nord“ wurde als Grundlage für die weitere verkehrsplanerische Entwicklung im Stadtbezirk Nord am 05.03.2019 beschlossen (Vorlage-Nr. 20190446). Die weitere Ausarbeitung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt in Anbetracht heutiger und zukünftiger finanzieller sowie personeller Ressourcen und durch separate Beschlüsse der jeweils zuständigen politischen Gremien. Im VK Nord ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgeschlagen. Bei Umsetzung würde sich auch die Geschwindigkeit der Straßenbahn anpassen müssen.

<b>Bezirk Wattenscheid:</b>	<b>Bereich:</b>	<b>LKZ</b>
W-Sch-1	Bochumer Str. Graf-Adolf-Str. bis Heidestr.	450,6
W-Sch-2	Hochstr. Bahnhofstr. bis Querstr.	1.161,7
W-Sch-3	Bochumer Str. Heidestr. bis Bredestr.	1.090,1
W-Sch-4	Ückendorfer Str., Lohrheidestr. bis Stadtgrenze Gelsenkirchen	290,0

## Lärmaktionsplan 1. Fortschreibung

Bezirk Nord:	Bereich:	LKZ
N-Sch-1	Castroper Hellweg Von Heinrichstr. bis Holthausenstr.	881,8

Bezirk Ost:	Bereich:	LKZ
O-Sch-1	Hauptstr. Elsterstr. bis Hasselbringstr. Unterstr./Oberstr. Ottilienstr. bis Batestr.	160,6

Bezirk Südwest:	Bereich:	LKZ
SW-Sch-1	Hattinger Str. Von Dr.-C.-Otto-Str. bis Surkenfeldstr.	296,5
SW-Sch-2	Hattinger Str. Kleine Ehrenfeldstr. – Blankensteiner Str.	1.997,5
SW-Sch-3	Hattinger Str. Schloßstr. – Wuppertaler Str.	604,2

SW-Sch-4	Hattinger Str. Lindener Str. – Dr.-C.-Otto-Str.	556,7
SW-Sch-5	Dr.-C.-Otto-Str. Hattinger Str. – Auf dem Pfade	130,5

Für die Hattinger Straße ist bauabschnittsweise ein niederflurgerechter Haltestellenausbau mit Anlage von Radfahrstreifen geplant. In den Abschnitten, in denen ein Gleisneubau erfolgt, kommen lärm- und erschütterungsarme Gleisanlagen zum Einsatz.

### **Stellungnahme der „BOGESTRA“:**

#### Allgemein:

*Durch die BOGESTRA AG wurden in den letzten Jahren viele Maßnahmen zur aktiven Lärmreduzierung getroffen. Diese umfassten u.a. den Ersatz von Großpflaster durch Asphalt bei straßenbündiger Gleislage sowie eine kontinuierliche Gleispflege, um die Lärmemissionen hierdurch gleichbleibend gering zu halten.*

*Wichtige Impulse gibt die BOGESTRA bereits seit 2014 rund um das Thema der leisen und emissionsfreien Elektromobilität. 2014 fuhren bereits die ersten E-PKW und 2017 wurden rund 2/3 der Dienstwagen auf Elektroantrieb umgestellt. Nun geht die BOGESTRA den nächsten Schritt und stellt zehn Prozent ihrer Busflotte auf Elektroantrieb um.*

*Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde das ÖPNV-Netz in Bochum umgeplant. Neue Linien, ein neues, verbessertes Taktschema sowie mehr Fahrten sollen den ÖPNV und damit den gesamten Umweltverbund stärken. Multimodale Dienstleistungen sowie die Verknüpfung von Leihrädern und Carsharing runden das Verkehrsangebot ab.*

#### Geräuscentwicklungen durch Straßenbahnen:

*Um Geräuscentwicklungen von Straßenbahnen zu vermindern, finden regelmäßige Schienenreinigungen statt. In besonders intensiven Zeiten des Laub-, Ast- und Fruchtabfalls von Bäumen auf die Schienen kann eine Geräuscentwicklung beim Befahren der Gleise leider nicht umfänglich vermieden werden.*

*Quietschgeräusche werden weitestgehend unterbunden durch den Einsatz von Schienenbenetzungsanlagen in den Variostraßenbahnen. Bei länger andauernder Trockenheit können leider auch die Quietschgeräusche nicht umfänglich vermieden werden.*

#### Geschwindigkeitsreduzierungen:

*Für die Bewertung von ÖPNV-Netzen ist die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit von*

*Zielen wichtig; dies spiegelt sich auch in Fahrgastbefragungen wider. Das Kriterium Reisezeit wird als wichtiges Qualitätsmerkmal für die Verkehrsmittelwahl genannt. Laut ÖPNV-Kundenbarometer (jährliche telefonische repräsentative Umfrage zum ÖPNV in Bochum) sind den Fahrgästen die „Schnelligkeit“ und „Pünktlichkeit“ wichtig, d.h. sie haben einen hohen Einfluss auf die Globalzufriedenheit mit dem ÖPNV.*

*Zudem basiert die wirtschaftliche Grundlage des Straßenbahn- und Busnetzes auf der bestehenden Fahrzeitkalkulation (NVP Bochum 2018, Seite 136).*

*Im Nahverkehrsplan wurde zudem vereinbart, die Fahrzeitbedarfe regelmäßig gemeinsam lösungsorientiert zu analysieren. Es wird zur Beschleunigung des Busverkehrs sogar angestrebt, an stark belasteten Knotenpunkten und Straßenabschnitten Busspuren einzurichten, um eine ungehinderte Fahrt und damit einen zuverlässigeren und pünktlicheren Busverkehr zu ermöglichen.*

*Um diese Bemühungen zu unterstützen bitten wir daher insbesondere Maßnahmen, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorsehen, bezogen auf den öffentlichen Personennahverkehr in einem besonderen Wirkungszusammenhang zu beurteilen:*

*Führen Linienwege durch längere Streckenabschnitte, bei denen eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet ist, entsteht ein höherer Fahrzeitbedarf. Die vorhandenen Anschlüsse zu den anderen Linien können nicht mehr gewährleistet werden und die Reisezeit für unsere Fahrgäste verlängert sich. Dies kann zu Abwanderung von Fahrgästen führen.*

*Die Folge ist mittelfristig, dass die an den Endhaltstellen vorhandenen Pausenzeiten nicht mehr ausreichen, um Verspätungen auszugleichen. Oder sie können zur Gewährung der gesetzlich vorgeschriebenen Pausen nicht mehr herangezogen werden. Damit sind – ohne Erweiterung des Fahrplanangebots – deutlich höhere und sprunghaft ansteigende Kosten durch Personal- und Fahrzeugaufwand verbunden, die jährlich durch die Stadt Bochum als Aufgabenträger für den ÖPNV auszugleichen wären. Da unsere Linien zumeist über mehrere Stadtteile führen, müssen die Auswirkungen auf den >ÖPNV infolge der Einführung von Tempo-30-Regelungen in einem größeren Zusammenhang gesehen werden.“*

Die Stellungnahmen zu einzelnen Bereichen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung genannt wurden, sind der Anlage 5 zu entnehmen.

## 6.4 Maßnahmen zur Bekämpfung des Straßenverkehrslärms ausgehend von Bundes- und Landesstraßen (Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW)

Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat zu den einzelnen Anregungen aus der Bürgerbeteiligung bzw. zu den einzelnen Lärmschwerpunkten Stellung bezogen. Diese sind der Anlage 4 zu entnehmen bzw. in Kapitel 6.1 zu finden (Maßnahmen in den einzelnen Lärmschwerpunkten).

Seit dem 01.01.2021 liegt die Zuständigkeit für Autobahnen in NRW bei der Autobahn GmbH des Bundes.

## 6.5 Nachrichtlich die Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung (DFS) sowie des Flughafens Düsseldorf

Bei den Bürgerveranstaltungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde insbesondere im Bezirk Süd und Südwest über Fluglärm berichtet.

Das Gesetz zum Schutz vor Fluglärm sieht vor, dass ab bestimmten Lärmpegeln sog. Lärmschutzbereiche (Schutzzonen) festzulegen sind. Nach der Verordnung zur Festlegung dieser Schutzzonen liegt die Zuständigkeit bei der jeweiligen Landesregierung. In den so durch Rechtsverordnung festgelegten Schutzzonen für NRW ist Bochum nicht enthalten. Maßgeblich dafür sind die gesetzlich festgelegten Lärmpegel, die in Bochum nach Auskunft des Verkehrsministeriums (Planfeststellungsbehörde) nicht annähernd erreicht werden.

Die Schutzzonen des Flughafens Düsseldorf sind in der Karte in Anlage 7 dargestellt.

Nur innerhalb dieser Schutzzonen haben Anwohnerinnen und Anwohner Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Ein Klageverfahren auf Erweiterung dieser Schutzzonen wurde vom Oberverwaltungsgericht Münster in 03/2019 abgelehnt. Eine Revision wurde nicht zugelassen.

Dennoch wurde die Flughafen Düsseldorf GmbH bzgl. des Fluglärms über Bochum um Stellungnahme gebeten (folgend die Stellungnahme vom 16.11.2020):

*„ Die Anflüge zum Flughafen Düsseldorf finden seit mehreren Jahrzehnten grundsätzlich unter Zuhilfenahme der Instrumentenlandesysteme (ILS) statt. Die Leitstrahlen der Instrumentenlandesysteme verlaufen unveränderbar in gerader Verlängerung der Landebahnen. Der Bochumer Süden und Südwesten befinden sich südlich dieser Leitstrahlen im sogenannten Einfädungsbereich zu den Instrumentenanflugsystemen. Die Überflughöhe liegt etwa zwischen 6.000 ft (1.828 m) und 9.000 ft (2.743 m). Das bedeutet, dass dort wohnende Bürger die Verkehrsflugzeuge wahrnehmen können.*

*Der Flugbetrieb am Düsseldorfer Flughafen erfolgt auf Grundlage der aktuell gültigen Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005. In den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres –dies ist üblicherweise der Zeitraum Mai bis Oktober – dürfen Flugzeuge im*

*Linien- und Charterverkehr planmäßig zwischen 6 und 22 Uhr starten und zwischen 6 und 23 Uhr landen.,*

*Verspätete Landungen sind entsprechend der vom Landesverkehrsministerium erlassenen Nachtflugbeschränkungen bis 23.29 Uhr zulässig. Verspätete Landungen von Fluggesellschaften, die einem vom Landesministerium anerkannten Wartungsschwerpunkt am Flughafen Düsseldorf unterhalten, sind auch in der Zeit von 23.30 bis 23.59 Uhr und ab 5.00 Uhr des Folgetages ohne die Erteilung einer Einzelfallausnahmegenehmigung zulässig, um pünktlich ihren Tagesflugplan beginnen zu können.*

*Darüber hinaus ist eine individuelle Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht erforderlich. Die Luftaufsichtsstelle am Düsseldorfer Flughafen ist eine Einrichtung der Bezirksregierung Düsseldorf; sie ist 24 Stunden besetzt.*

*Die lärmabhängige und tageszeitabhängige Staffelung von Landeentgelten bleibt ein wichtiger Baustein als Anreiz zum Einsatz lärmgeminderter Flugzeuge. Seit Einführung der neuen Entgeltordnung 2018 werden beispielsweise zusätzlich lärmmindernde Maßnahmen am Flugzeug (Wirbelgeneratoren), die bei der Landung in weiter entfernt liegenden Bereichen wie beispielsweise Bochum eine Lärminderung von 2 – 3 dB bewirken, bei der Einstufung in die Lärmklassen berücksichtigt.*

*Nicht nur der Flughafen Düsseldorf, sondern der gesamte europäische Luftverkehr war 2018 von einem starken Anstieg der Verspätungen und von Flugausfällen betroffen. Die Anwohner wurden insbesondere durch die verspäteten Landungen im Nachtzeitraum belastet. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Unter anderem die Air Berlin Insolvenz, Fluglotsenstreiks in Südeuropa sowie eine unbeständige Wetterlage haben zu diesen Verspätungen geführt, aber auch Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum, lange Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen oder Personalengpässe bei der Deutschen Flugsicherung.*

*Die Branche und die Politik haben die Probleme erkannt und noch im Sommer 2018 über 20 Maßnahmen zur Verbesserung der Situation verabschiedet. Bis Ende März 2019 wurden schon zahlreiche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. Beispielsweise hat der größte Carrier am Flughafen Düsseldorf, die Eurowings, den Flugplan für den Sommer 2019 optimiert. Insgesamt konnte die Airline einen großen Teil der koordinierten Slots in der letzten Betriebsstunde zeitlich vorverlegen, so dass verspätete Landungen deutlich verringert werden konnten. Neben dem optimierten Flugplan hat Eurowings für den Sommerflugplan 2019 insgesamt vier Reservemaschinen am Airport*

*stationiert, die mögliche Verspätungen besser abfangen können.*

*Neben zusätzlich bereitgestelltem Personal beispielsweise für Vorfeldsupervisor, die die Bodenabfertigung unterstützen oder Passagierlenker, die die Prozesse beim Check In und an den Sicherheitskontrollstellen verbessern, hat der Flughafen Düsseldorf insgesamt mehr als drei Millionen Euro in zusätzliche Ressourcen und nochmal 1,5 Millionen Euro in neue Infrastruktur investiert. Hierzu zählen die Erweiterung der Warteflächen vor den Bordkartenkontrollstellen an Flugsteig A sowie der umfangreiche Einbau von Sensorik-Lösungen zur Messung des Passagierstroms und Verbesserung der Passagiersteuerung am Terminal.*

*Außerdem unterstützt der Airport Düsseldorf die für die Sicherheitskontrollen zuständige Bundespolizei aktiv bei der Kontrollstundenplanung der Luftsicherheitsassistenten. Am Flughafen Düsseldorf haben die vorgenommenen Maßnahmen Wirkung gezeigt. 2019 haben die Nachtlandungen im gewerblichen Verkehr um mehr als 30 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum abgenommen.*

*Weiter dringend erforderliche Maßnahmen lassen sich aber nicht sofort umsetzen und benötigen Zeit. Mit der Kapazitätserweiterung hat der Flughafen auch eine flexiblere Nutzung des Zweibahn-Systems am Tage beantragt, damit die Deutsche Flugsicherung in Absprache mit unserem Unternehmen bereits am Tage besser auf Verspätungen reagieren kann, um dadurch letztlich auch die Anzahl verspäteter Flüge in den Nachtstunden reduzieren zu können.*

*Die technische Entwicklung schreitet weiter voran. Mit jeder neuen Flugzeuggeneration sinken die Lärmemissionen gegenüber den Vorgängerversionen. Die Fluglärm-schutzzonen und die Fluglärm-messungen zeigen, dass trotz Zunahme des Luftverkehrs die Belastung zurückgeht bzw. gleichbleibt. Trotzdem nimmt die Anzahl der Betroffenen aufgrund von Siedlungsverdichtung und Ausweitung der Wohnbebauung zu. Außerdem werden auch die Flugverfahren mit dem Ziel der Lärm-minderung weiterentwickelt. Neue Entwicklungen bei den Anflugverfahren wie Efficient Flight Profile Concept (EFP) oder LNAS (Low Noise Augmentation System) greift der Flughafen auf und klärt mit der Deutschen Flugsicherung GmbH und den Luftverkehrsgesellschaften ihre Anwendbarkeit auf den Flughafen Düsseldorf. Sämtliche Änderungen müssen aber genau abgewogen und in der Fluglärmkommission vom Flughafen Düsseldorf beraten werden.“*

## 7. Ruhige Gebiete

### **Ausweisung Ruhiger Gebiete im Bochumer Stadtgebiet**

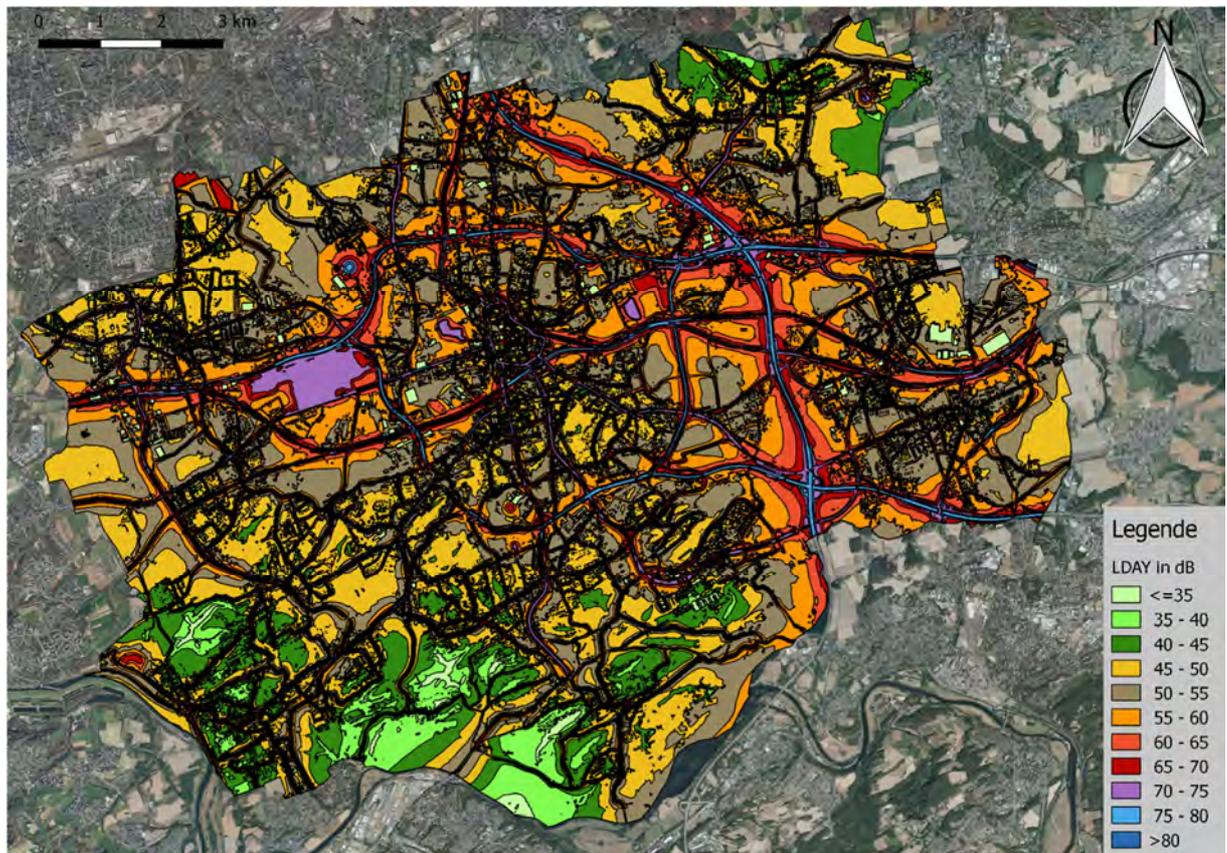
Nach der Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Jahre 2005 unterliegen Städte, Gemeinden und Kommunen der Pflicht, den Lärm innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches zu kartieren. Hierzu zählt auch die Ausweisung so genannter „ruhiger Gebiete“. Es handelt sich um bereits bestehende Flächen innerhalb des Stadt- oder Gemeindegebiets, die sich besonders gut zum Zwecke der Naherholung eignen. Diese Gebiete – bzw. deren Funktion als Naherholungsort – sollen in Bochum nun durch die Festschreibung als „ruhiges Gebiet“ in Zukunft besser geschützt werden. Im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung sollen so - zusätzlich zur Lärmreduktion – Bereiche ausgewiesen und geschützt werden, in denen betroffene Bürgerinnen und Bürger zur Ruhe kommen können.

Der Schutz "ruhiger Gebiete" als Aufgabe der Lärmaktionsplanung wurde durch die Novellierung des § 47 d Abs. 2 des BImSchG in deutsches Recht übernommen. Allerdings gibt es bis heute keine verbindlich festgelegten Kriterien für die Bestimmung bzw. Abgrenzung "ruhiger Gebiete". Weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie, der § 47 BImSchG, noch der Rd. Erl. zur Lärmaktionsplanung enthalten einen Ziel- oder Schwellenwert für die Abgrenzung der möglichen "ruhigen Gebiete". Zurzeit enthalten nur die LAI-Hinweise (LAI Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz) zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18. Juni 2012 Kriterien für die Bestimmung "ruhiger Gebiete", für deren Nennung die Gemeinde als zuständige Behörde verantwortlich ist (§ 47 e Abs. 1 BImSchG). Grundsätzlich kann es sich um ein unbebautes, bebautes oder auch zur Bebauung vorgesehenes Gebiet handeln.

Daher hat sich die Stadt Bochum, basierend auf einer Projektarbeit und einer Bachelorarbeit zur Validierung „ruhiger Gebiete“ an der Ruhruniversität Bochum (Lehrstuhl für Verkehrswesen – Planung und Management), mit der Identifizierung „ruhiger Gebiete“ beschäftigt.

Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang vor allem innerstädtische Parks und Grünanlagen, die unmittelbar in der Nähe von dichter Wohnbebauung mit hoher Lärmbelastung liegen. Diese Flächen sind vor einer weiteren Lärmzunahme, beispielsweise durch Nutzungsänderungen mit einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme oder dem Straßenausbau, künftig besonders zu schützen. Damit sie in Zukunft als „ruhige Gebiete“ ausgewiesen und festgeschrieben werden können, ist es notwendig, im Vorfeld akustische und nicht-akustische Auswahlkriterien auszuwählen.

Bei den akustischen Kriterien galt es einen Lärmindex zu definieren, durch den alle flächen- und punkthaften Lärmquellen im Stadtgebiet – im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie – erfasst werden können. Dabei spielen auch die Nutzungsart und der Nutzungszeitraum der potentiellen Flächen eine wichtige Rolle. In Bochum wurden unter Verwendung eines solchen Index Flächen bestimmt, welche sich für den Zweck der Naherholung besonders gut eignen. Konkret wurde hier mit Hilfe des Lärmindex LDAY (12 Stunden, 6.00 Uhr – 18.00 Uhr) gearbeitet, da die Nutzung der Freiräume und Grünflächen in der Regel in der hellen Tageszeit erfolgt oder die Nutzung durch Öffnungszeiten am Tag (Tierpark, DKG) teilweise eingeschränkt ist. Die Darstellung der Lärmbelastung erfolgte in elf unterschiedlichen „Lautstärkebereichen“ zwischen  $\leq 35$  dB und  $>80$  dB (A). Die Abstufung erfolgte in 5 dB Schritten, nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die räumliche Verteilung. Dabei handelt es sich um eine Gesamtlärmkarte, in der alle im Rahmen der Lärmkartierung zu nächst separat berechnet Lärmarten nun zu einer Gesamtbelastung im Ballungsraum Bochum logarithmisch addiert wurden.



*Verschiedene Lärmpegelklassen im Bochumer Stadtgebiet*

Durch die Berechnungen ergaben sich Flächen innerhalb der Bochumer Stadtgrenze, die sich hinsichtlich ihrer Lärmpegelwerte deutlich vom Umgebungslärm abgrenzten. Diese Flächen wurden in einem ersten Schritt als Potentialflächen für ruhige Gebiete ausgewählt. Die geringeren Lärmwerte innerhalb dieser Flächen erklären sich z.B. durch eine geringe Intensität der Lärmquelle, den Abstand zur Lärmquelle, Abschirmung durch Bebauung oder Topographie sowie unterschiedliche bereits vorhandene „Schutzfaktoren“, wie beispielsweise Schallmauern an Autobahnen, schallschluckende Fahrbahnbeläge wie „Flüsterasphalt“, oder auch Tempolimits.

Die akustischen Kriterien alleine reichen aber nicht aus, um eine ruhiges Gebiet auszuweisen. Vielmehr sind auch nicht-akustische Kriterien wie z.B. die aktuelle Flächennutzung, die Zugänglichkeit und die Erschließung des Gebietes bei der Auswahl mit zu berücksichtigen (siehe hierzu auch „Steckbrief für...“ auf Seite 76).

Alle Flächen innerhalb der Bochumer Stadtgrenze, die sich potenziell als ruhiges Gebiet eignen könnten, wurden in drei verschiedene Bereiche eingeteilt. In Abhängigkeit ihrer Größe wurde zwischen „*Innerstädtischen und stadtnahen Erholungsflächen / Parkanlagen*“ (Fläche  $\geq 5$  ha), „*Ruhige Naherholungsgebiete*“ (Fläche  $\geq 50$  ha) und „*Besonders ruhige Natur- und Landschaftsräume*“ (Fläche  $\geq 150$  ha) unterschieden. Anschließend eine genauere Übersicht zur Klassifizierung der Gebiete:

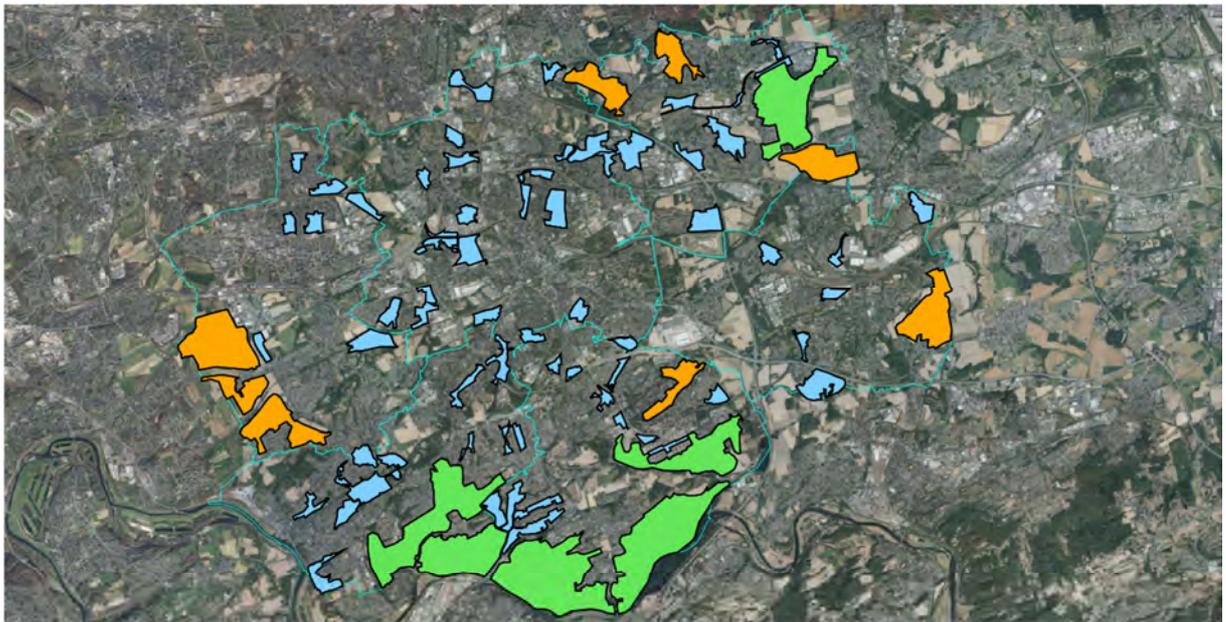
Besonders ruhige Natur- und Landschaftsräume
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Größere Freiräume und Grünflächen</li> <li>- Größe <math>\geq 150</math> ha</li> <li>- <math>L_{DAY} \leq 55</math> dB(A) und ein Drittel der Gesamtfläche <math>\leq 45</math> dB(A)</li> <li>- Öffentlich zugänglich</li> <li>- Beispiel: Kalwes</li> <li>- 6 Gebiete, insg. 15,38 km<sup>2</sup> (10,5 % des Bochumer Stadtgebiets)</li> </ul>
Ruhige Naherholungsgebiete
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Freiräume und Grünflächen</li> <li>- Größe <math>\geq 50</math> ha</li> <li>- <math>L_{DAY} \leq 55</math> dB (A)</li> <li>- Öffentlich zugänglich</li> <li>- Beispiel: Laerholz</li> <li>- 8 Gebiete, insg. 11,41 km<sup>2</sup> (7,85 % des Bochumer Stadtgebiets)</li> </ul>
Innerstädtische und stadtnahe Erholungsflächen / Parkanlagen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Größe <math>\geq 5</math> ha</li> <li>- <math>L_{DAY} \leq 55</math> dB (A) möglich, aber im Kernbereich deutlich leiser (6 dB(A)) als im jeweiligen Randbereich</li> <li>- Flächen werden als „Ruheraum“ empfunden und genutzt, liegen in direkter Nachbarschaft zu Wohngebieten (fußläufig zu erreichen)</li> <li>- Öffentlich zugänglich</li> <li>- Beispiel: Stadtpark</li> <li>- 66 Gebiete, insg. 16,53 km<sup>2</sup> (11,38 % des Bochumer Stadtgebiets)</li> </ul>

*Kriterien für die Kategorisierung der Gebiete*

Insgesamt wurden zu Beginn 134 Gebiete mit einer Gesamtfläche von 43,32 km<sup>2</sup> (29,8% des Bochumer Stadtgebiets) bestimmt, von denen im Folgenden aus jeder Kategorie ein Gebiet beispielhaft vorgestellt werden soll. Da unter den 134 Gebieten aber auch Flächen enthalten waren, welchen bereits ausreichender Schutz vor möglichen Baumaßnahmen zugeschrieben war – wie beispielsweise den Friedhöfen im Bochumer Stadtgebiet – und zusätzlich einzelne Flächen der Gruppe „Innerstädtische und stadtnahe Erholungsflächen / Parkanlagen“ unter die 5 ha Grenze fielen, wurden die

Gebiete noch drei Auswertungsschritte unterzogen. Zunächst wurden alle Flächen < 5ha und im Anschluss die Friedhöfe des Bochumer Stadtgebietes aussortiert. In einem dritten und letzten Schritt wurden die übriggebliebenen Bereiche noch hinsichtlich ihrer Schallpegelwerte untersucht. Hierzu wurde der  $L_{DAY}$  verwendet. Gebiete, in denen die vorgeschriebenen Werte nicht erreicht wurden, wurden ebenfalls aussortiert. Die Vorschriften zu den Schallpegelwerten können in der Tabelle auf Seite 73 nachgelesen werden.

Für alle Analysen wurden die Software Q-GIS und Soundplan verwendet. Nach dem dritten Auswertungsschritt, blieben insgesamt noch 80 Gebiete übrig, die sich für eine Festschreibung als ruhiges Gebiet eignen (insgesamt 29,37 km<sup>2</sup> / ca. 20% des Bochumer Stadtgebietes).



#### Legende

- Ruhige Naherholungsgebiete
  - Besonders ruhige Natur und Landschaftsräume
  - Innerstädtische und stadtnahe Erholungsflächen / Parkanlagen
  - Stadtbezirke
- DOP NRW

0 1 2 3 4 km




*80 Flächen, die nach den Analysen verblieben sind und sich potentiell zur Festschreibung als ruhiges Gebiet eignen.*

Vorherige Abbildung zeigt eine Übersicht aller Flächen, die sich – nach den Analysen – potenziell als ruhiges Gebiet eignen könnten. Zur Darstellung der einzelnen Bereiche in Karten wurde ebenfalls die Software Q-GIS verwendet. Für eine bessere Einsicht befinden sich in Anlage 8 die drei Beispielkarten im A-3 Format.

In den Gebieten „*Stadtpark Bochum*“ (Kategorie Innerstädtische und stadtnahe Erholungsflächen/Parkanlagen), „*Kalwes*“ (Kategorie Besonders ruhige Natur- und Landschaftsräume) und „*Laerholz*“ (Kategorie Ruhige Naherholungsgebiete) wurde mit den Bestandsaufnahmen begonnen, um aus jeder Gruppe zunächst ein Beispielgebiet hinsichtlich dessen Eignung als ruhiges Gebiet, auch vor Ort genauer zu untersuchen. Zur Evaluierung der Flächen wurde ein Steckbrief angefertigt, um beispielsweise die Ausstattung der Flächen oder deren Anbindung an den ÖPNV angemessen beschreiben sowie diese Informationen übersichtlich darstellen zu können.

Nebstehende Abbildung gibt Einsicht in einen solchen Steckbrief.

Nach der generellen Erfassung aller potenziellen Gebiete wurden bestimmte Flächen priorisiert, deren Bedeutung hinsichtlich des Zwecks der Naherholung besonders groß waren. Hier wurde mit der Hochschule für Gesundheit zusammengearbeitet und das dort entwickelte SUHEI-Modell für die Priorisierung einzelner Flächen angewendet. Das SUHEI Modell beschreibt, wie stark bestimmte Umweltstressoren in Teilräumen einer Stadt im Vergleich zum Rest

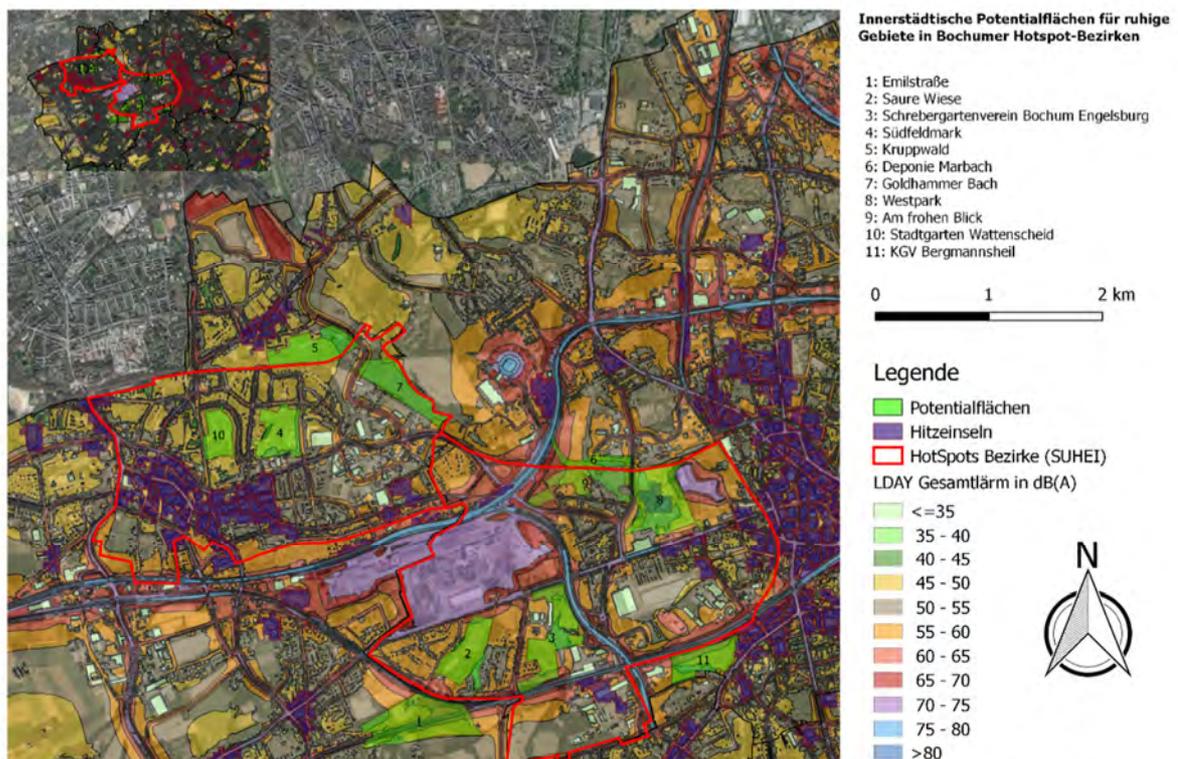
**Steckbrief „Ruhiges Gebiet“**

Bezeichnung		
Typ		
Lage und Größe des Gebietes		
Aktuelle Flächennutzung		
Bestehender Schutz		
Schallpegel $L_{0}$ berechnet	Randbereich	Kernbereich
Schallpegel $L_{0}$ gemessen (Am Tag der Begehung)	Randbereich	Kernbereich
Zugänglichkeit (öffentlich: ja /nein)		
Erschließung des Gebietes (ÖPNV, Parkplätze, Radwege, Fuß- und Wanderwege)		
Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung		
Schutzmaßnahmen		
Besonderheiten/ Anmerkungen		

*Steckbrief für die Begehung der Ruhigen Gebiete*

# Lärmaktionsplan 1. Fortschreibung

der Stadt ausgeprägt sind<sup>2</sup>. Über das SUHEI-Modell wurden so die einzelnen Stadtteile Bochums einer Mehrfachbelastungsanalyse unterzogen, die neben der Lärmbelastung auch noch weitere Belastungsfaktoren wie beispielsweise Hitzeinseln oder auch sozialgesellschaftliche Gesichtspunkte, wie z.B. die Vulnerabilität der dort ansässigen Bevölkerung, berücksichtigte. Aus den Berechnungen ergaben sich mit den Bezirken „Kruppwerke“ und „Wattenscheid – Mitte“ zwei Hot Spots im Bochumer Stadtgebiet, in welchen durch das Zusammenspiel verschiedener Belastungsfaktoren die Bedeutsamkeit von nahegelegenen Ruhe- und Erholungszonen besonders groß ist. Die beiden Hot-Spot Gebiete sind von 11 Flächen umgeben, die sich potenziell gut als Ruhiges Gebiet eignen. Die nachfolgende Grafik gibt eine Übersicht.



Die HotSpot – Bereiche „Kruppwerke“ und „Wattenscheid – Mitte“ und die 11 angrenzenden Potentialflächen

<sup>2</sup> Zur SUHEI-Methodik wird auf folgenden Artikel verwiesen: Köckler, H.; Agatz, K.; Flacke, J.; Simon, D. (2020). Gesundheitsfördernde Stadtentwicklung. Das SUHEI-Modell nutzt hierfür Indikatoren. In: Informationen zur Raumentwicklung, 47, Heft 1, 96 – 109.

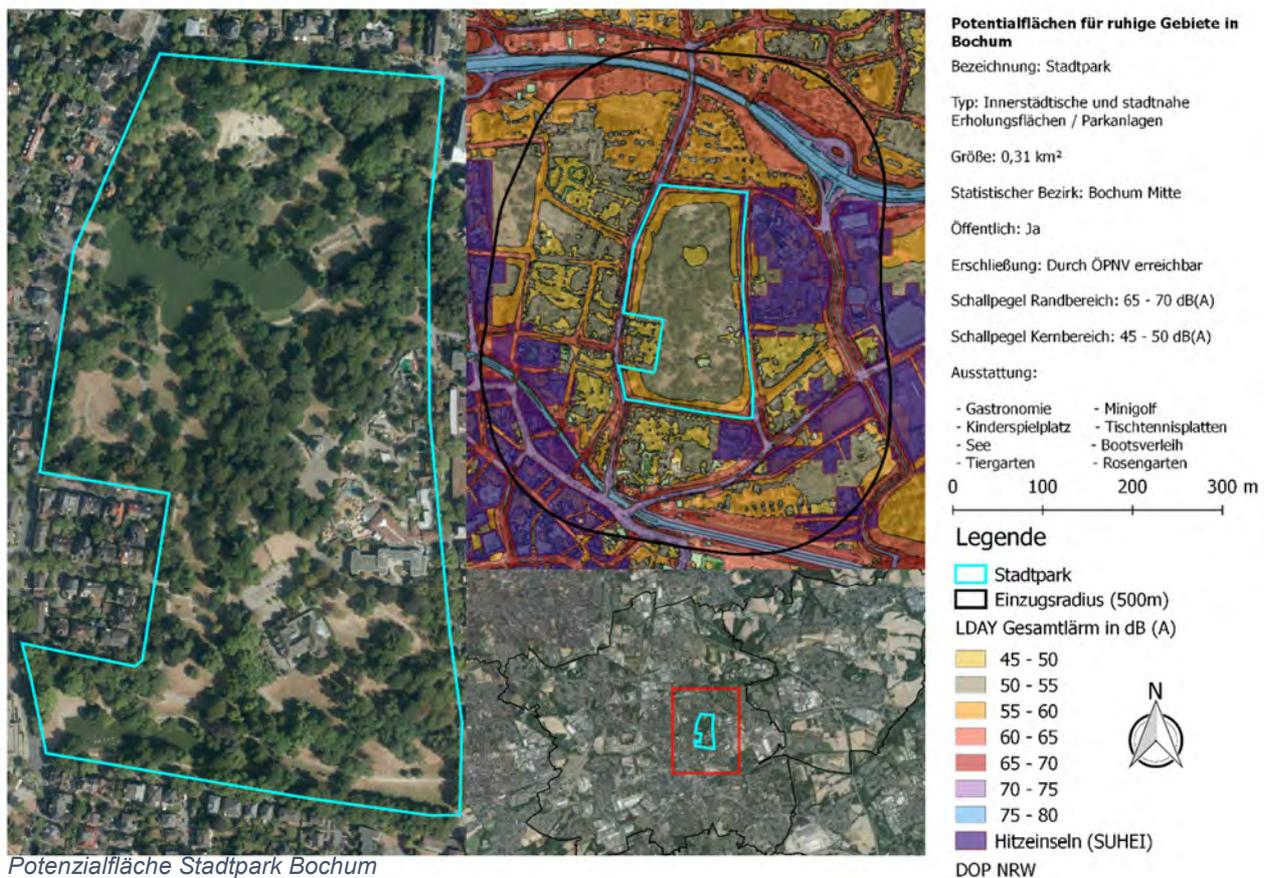
Ein weiterer Faktor, der die Bedeutsamkeit eines ruhigen Gebiets beeinflusst, ist die Zahl der Anwohner. Mit Hilfe der Software „Soundplan“ wurde für jede Potenzialfläche die Anwohnerzahl innerhalb eines 500m Radius berechnet.

Allgemein wird der Fokus im weiteren Verlauf des Festschreibungsprozesses verschärft auf die Flächen der Kategorie „Innerstädtische und stadtnahe Erholungsflächen / Parkanlagen“, und hier vor allem auf jene Potentialflächen gelegt, die sich nahe an den mehrfachbelasteten Bereichen befinden. Die flächenmäßig größeren Gebiete der Kategorien „Ruhige Naherholungsgebiete“ und „Besonders ruhige Natur- und Landschaftsräume“ eignen sich deswegen jedoch nicht minder zur Naherholung, sie liegen schlicht meist etwas außerhalb der Stadt in weniger dicht besiedelten Gebieten und sind daher i.d.R. weniger stark frequentiert als die innerstädtischen Gebiete.

Im Folgenden werden drei Beispielgebiete genauer beschrieben. In derselben Art und Weise soll dann für jede Potenzialfläche ein entsprechender Beschreibungstext angefertigt werden.

## Innerstädtische und stadtnahe Erholungsflächen / Parkanlagen (Stadtspark Bochum - Anlage 8.1):

Aus den innerstädtischen und stadtnahen Erholungsflächen / Parkanlagen, wurde das Gebiet „Stadtspark Bochum“ als Beispielfläche ausgewählt. Der Stadtspark ist durch seine zentrale Lage im Bezirk Bochum Mitte eine vielgenutzte Anlaufstelle zur innerstädtischen Naherholung Bochumer Bürgerinnen und Bürger. Er umfasst in seiner Ausdehnung etwa 0,3 km<sup>2</sup> und bietet viele Möglichkeiten zur Naherholung und zur Freizeitgestaltung. Für die Naherholung ist vor allem der Schallpegel im Kernbereich des Areals von Bedeutung. Dieser fällt in den inneren Bereichen des Parks stellenweise auf einen Wert von unter 55 dB, was im Vergleich zu den Werten am Parkrand (65 dB – 70 dB) bereits ein deutlicher Unterschied ist. Hinsichtlich der Freizeitaktivitäten bietet der Park vielfältige Möglichkeiten für verschiedene Zielgruppen.



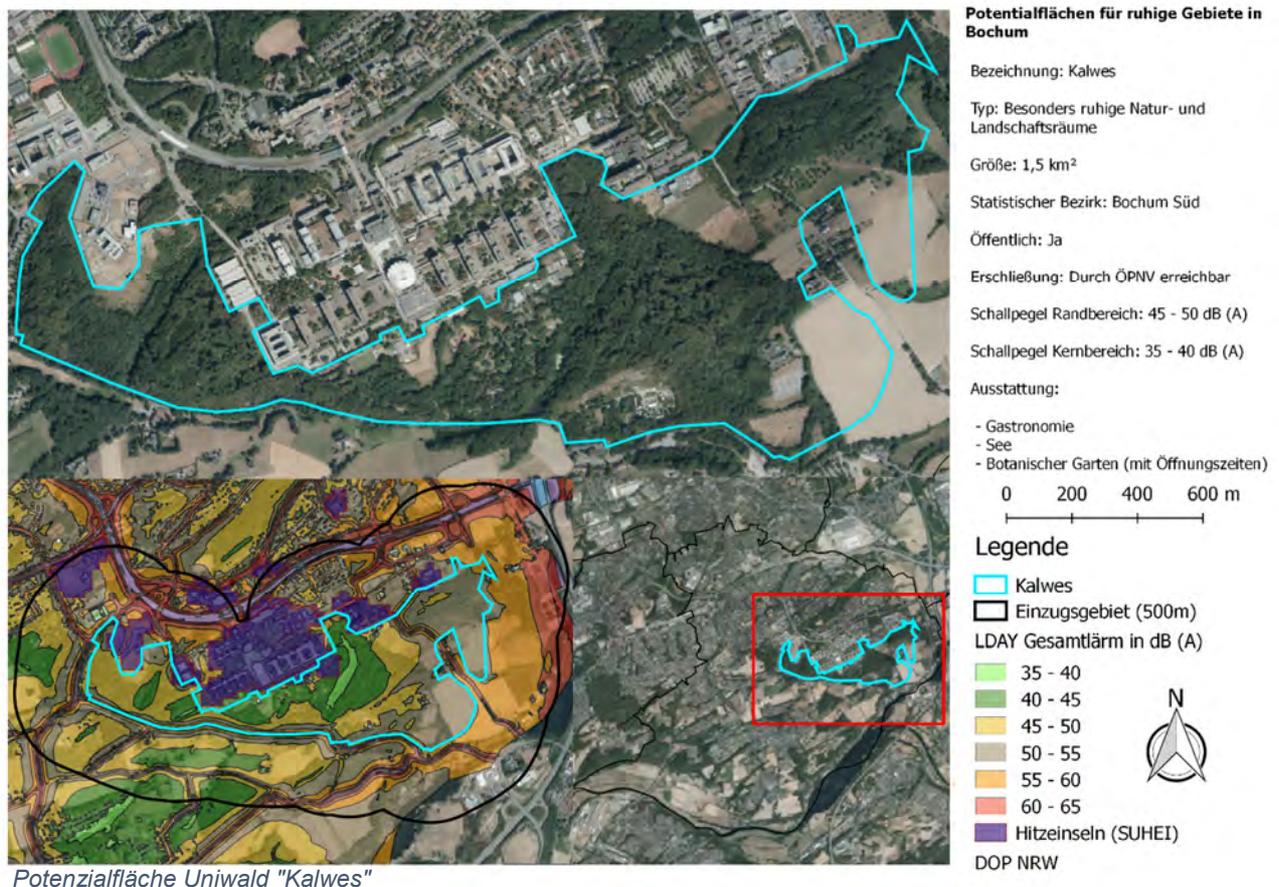
Im Park gibt es

- einen Kinderspielplatz
- Tischtennisplatten
- eine Minigolfanlage
- einen Bootsverleih
- ein Restaurant
- mehrere Sitzgelegenheiten
- mehrere Liegewiesen / Freiflächen
- einen Tierpark (Kostet Eintritt)
- einen Rosengarten
- zwei Seen / Teiche

Der Park ist öffentlich aus der Innenstadt bzw. vom Hauptbahnhof fußläufig in etwa 10 Minuten erreichbar. Außerdem ist er durch mehrere Haltestellen sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden und kann mit den Buslinien 353, 336, 339 und 354 erreicht werden. Die Haltestellen befinden sich unmittelbar an der Parkgrenze. Abbildung 5 zeigt die Parkfläche sowie einen 500m Einzugsradius und den Steckbrief. Im 500m Einzugsgebiet wohnen in etwa 7500 Menschen.

## Besonders ruhige Natur- und Landschaftsräume (Kalwes - Anlage 8.2):

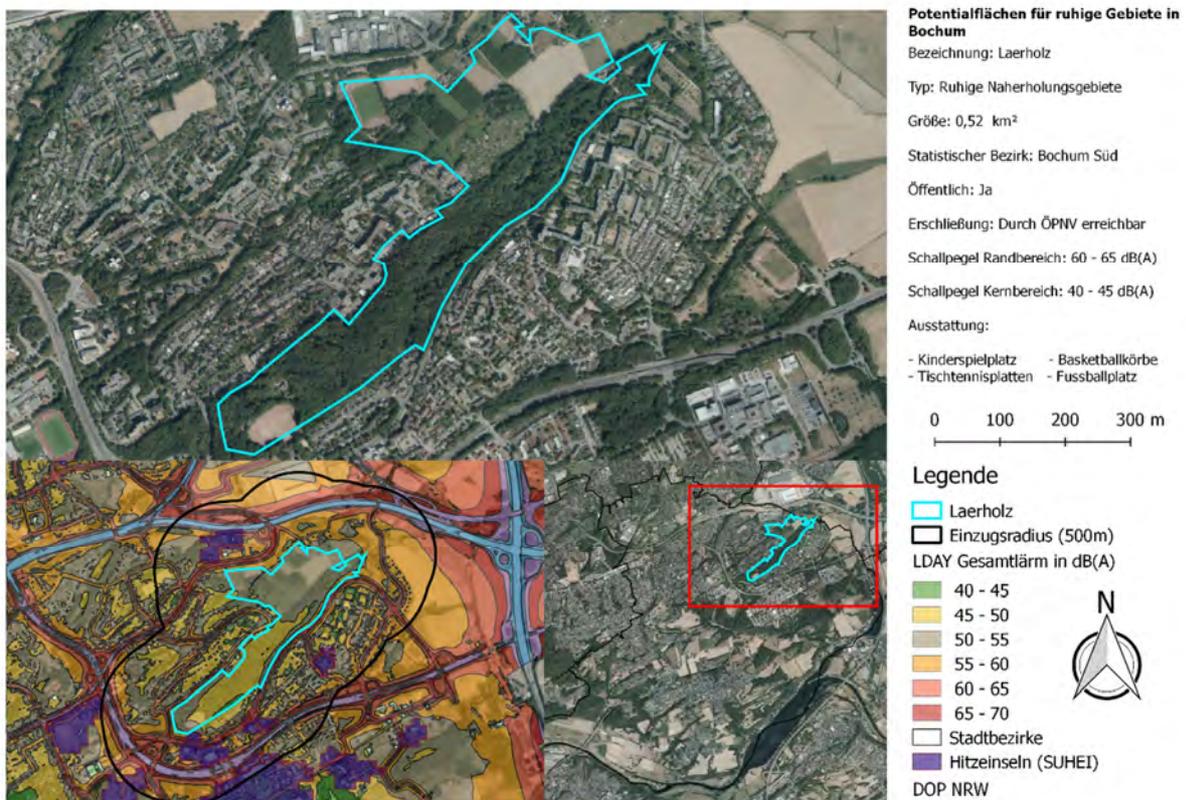
Für die besonders ruhigen Natur- und Landschaftsräume wurde das Gebiet „Kalwes“ als Beispielfläche ausgewählt. Der Kalwes bietet den Studierenden und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Ruhr Universität Bochum (RUB), der Hochschule Bochum sowie den Bewohnerinnen und Bewohnern der Lennerhof-Siedlung und Teilen der Hustadt einen standortnahen Erholungsraum. Der Kalwes ist öffentlich zugänglich und schließt direkt an den botanischen Garten der RUB an, welcher während der Öffnungszeiten ebenfalls für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Die Fläche beläuft sich auf etwa 1,5 km<sup>2</sup> und erstreckt sich in der Länge vom Gesundheitscampus der RUB im Westen bis an die Ausläufer der Bochumer Hochschule im Osten. Durch seine städtische Randlage kommt der Naherholungsfunktion des Kalwes – relativ gesehen zu den Flächen der innerstädtischen und stadtnahen Erholungsflächen / Parkanlagen – eine weniger bedeutsame Rolle zu. Dies spiegelt sich auch in der Ausstattung der Fläche mit Möglichkeiten zur Naherholung und



Freizeitgestaltung wider, die deutlich geringer ausfällt als jene der innerstädtischen Flächen. Im Kalwes gibt es neben einigen Waldwegen mehrere Sitzgelegenheiten sowie die Möglichkeit im Restaurant „Beckmanns Hof“ einzukehren. Auch im Botanischen Garten der RUB gibt es ausreichende Sitzgelegenheiten, überdachte Tische und Bänke sowie ein schmales gastronomisches Angebot. Botanischer Garten und Kalwes werden durch den Kalwesbach getrennt, der im südlichen Teil der Fläche in die Lottenteiche mündet. Aufgrund seiner Lage sind die Schallpegelwerte im Kalwes sehr gering. Lediglich in den östlichen Randgebieten überschreiten die Werte der Messungen die 55 dB – Marke. Jedoch stellt die RUB – zumindest in den Sommermonaten bei hoher Sonneneinstrahlung – nach dem SUHEI Modell eine Hitzeinsel dar, was einer Festschreibung des Kalwes als ruhiges Gebiet wiederum zugutekommt. Aufgrund seiner geringen Lärmpegelwerte eignet sich der Kalwes gut als ruhiges Gebiet, denn er bietet Anwohnern und Studierenden einen standortnahen Erholungsraum mit sehr geringen Dezibel-Zahlen. Abbildung 6. veranschaulicht dies. Der Kalwes ist öffentlich zugänglich und – verbunden mit einem etwa zehnmütigen Fußweg – durch die U35 Haltestellen „Ruhr-Universität“ und „Lennershof“ und direkt über das Lottental durch die Buslinien 320 und 375 zu erreichen. Im 500m Einzugsgebiet des Kalwes leben etwa 4100 Menschen.

## Ruhige Naherholungsgebiete (Laerholz - Anlage 8.3):

Das Laerholz, unweit des Uniwald Kalwes, beschreibt ein Beispiel für eine Potenzialfläche der Kategorie „Ruhige Naherholungsgebiete“. Es ist öffentlich zugänglich und im 500m Einzugsradius des Laerholzes liegen die Wohngebiete der Hustadt sowie Teile der Laerheide. Das Gebiet erstreckt sich in seiner Ausrichtung von Südwest nach Nordost und verläuft nahezu parallel zur Hustadt. Es umfasst in seiner Ausdehnung etwa einen halben Quadratkilometer und bildet innerhalb des 500m Einzugsradius für ca. 14.000 Bürgerinnen und Bürger eine Möglichkeit für standortnahe Freizeitaktivitäten oder Naherholung. Hinsichtlich seiner Ausstattung verfügt das Laerholz über mehrere Sitzgelegenheiten, die sich entlang der Fuß- und Radwege befinden, über einen Kinderspielplatz, einen neu angelegten – allerdings privaten – Fußballplatz, einen Waldspielplatz, einen öffentlich zugänglichen Fußballplatz und über einen Basketballplatz mit zwei Basketballkörben. Somit bietet das Laerholz, ebenso wie der Stadtpark, ein



Potenzialfläche "Laerholz" im Bochumer Süden. Unten Links sind die Lärmwerte, sowie der 500m Einzugsradius abgebildet.

zielgruppenübergreifendes Angebot zur Naherholung und Freizeitgestaltung. Die Lärmpegelwerte im Laerholz sind im Kernbereich deutlich geringer als im Randbereich. Jedoch sind auch hier die Werte – im Vergleich zu den Potentialflächen im Innenstadtbereich – mit 60 – 65 dB(A) bereits relativ gering. Im Kernbereich des Laerholzes fallen sie stellenweise auf unter 45 dB(A). Die höheren Randwerte erklären sich durch den Verkehr des Hustadtrings, über den die Hustadt mit der Universitätsstraße verbunden ist und der unmittelbar an der Südflanke des Laerholzes verläuft. Aktuell wird das Laerholz neben Freizeit- und Naherholungszwecken auch zu landwirtschaftlichen Zwecken genutzt. Der Gemeinschaftsgarten „Hof Bergmann e.V.“ bietet Freiwilligen die Möglichkeit, sich an Community-Gartenprojekten zu beteiligen. Am nördlichen Ende des Laerholzes gibt es zudem die Möglichkeit im Restaurant „Blauer Engel“ einzukehren. Zu erreichen ist das Laerholz über die Buslinien 344, 346, E57 und E64, die an insgesamt sieben Haltestellen, unmittelbar an der Grenze der Potenzialfläche Halt machen.

#### Weiteres Vorgehen:

Nach dem o.g. dargestellten Verfahren werden alle 80 infrage kommenden Gebiete analysiert und über deren Eignung und Festlegung als ruhiges Gebiet innerhalb der verschiedenen Fachbereiche der Verwaltung beraten, denn die Festsetzung eines ruhigen Gebietes erfordert eine enge Verzahnung mit zahlreichen verschiedenen anderen Fachbereichen wie z.B. der Stadtentwicklung, der Bauleitplanung, der Verkehrsplanung und -lenkung sowie dem Straßenbau. Nur so können auch diese Interessen frühzeitig berücksichtigt und möglichst einvernehmliche Entscheidungen getroffen werden, welche die Akzeptanz für die ruhigen Gebiete fachübergreifend erleichtern.

Im Anschluss erfolgt die Festsetzung durch den Rat der Stadt Bochum in Form einer Teilfortschreibung zum Lärmaktionsplan.

## **8. Ergebnisse der öffentlichen Auslegung**

Der Erlass des Ministeriums für Klima, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (MKULNV; heute MULNV) vom 07.02.2008 (V – 5 – 8820.4.1) schreibt u. a. die Beteiligung der Öffentlichkeit auch bei Fertigstellung des Entwurfs zur Aktionsplanung vor. „Danach ist die Aufstellung des Entwurfs der Lärmaktionsplanung auf geeignete Weise, z. B. durch das Internet, öffentlich bekannt zu machen. Eine Pflicht zur Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Der Planentwurf kann bei der Gemeinde zur Einsicht ausgelegt werden. Innerhalb einer angemessenen Frist ist Gelegenheit zur Äußerung zu geben“.

Für Bochum erfolgte die öffentliche Auslegung in dem Zeitraum vom 18.10. – 25.11.2021 im Baubürgerbüro des Amtes für Stadtplanung und Wohnen. Parallel hierzu erschien die Veröffentlichung im Internet. Dies wurde in den Bochumer Tageszeitungen bekannt gegeben. Die Öffentlichkeit hatte während des Auslegungszeitraumes erneut die Möglichkeit, Anregungen, Ideen und Bedenken zu äußern. Zeitgleich wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Nach inhaltlicher Auseinandersetzung und Abwägung der Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurde der Lärmaktionsplan fertig gestellt. Die entsprechenden Einwendungen sind der Anlage 9 zu entnehmen.

## **9. Inkrafttreten**

Nach inhaltlicher Auseinandersetzung und Abwägung der Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurde der Lärmaktionsplan fertig gestellt und dem Rat der Stadt Bochum unter Anhörung der Bezirksvertretungen und vorheriger Beratung im Ausschuss für Umwelt, Natur und Ordnung sowie im Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur zur Beschlussfassung vorgelegt.

Mit Beschluss des Rates der Stadt Bochum ist die 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans am 21.06.2022 in Kraft getreten.

## Gemeindestraßen in Bochum

<b>Gemeindestraßen</b>		
1. Parallelstraße	1,6	Castroper Str. – Grillparzerstraße
ABC-Straße	0,1	Westring – Zellanbindung
Achtermannstraße	0,2	Querstraße – Bismarckstraße
Aggerstraße	0,3	Ennepestraße – Haspestraße
Agnesstraße	0,8	Herner Straße – Wielandstraße
Ahbachstraße	0,5	Zellanbindung – Siemensstraße
Akademiestraße	0,7	Zellanbindung – Lohring
Akazienweg	0,1	Baumhofstraße-Eichenweg
Alexandrinenstraße	0,2	Klinikstraße – Teylestraße
Allensteiner Straße	0,6	Ortelsburger Straße - Hordeler Straße
Alsenstraße	0,2	Düppelstraße - Wittener Straße.
Alte Hattinger Straße	0,7	Ehrenfeldstraße – Viktoriastraße
Alte Heide	0,2	Bochumer Straße – Heidestraße
Alte Markstraße	0,2	Schadowstraße - Am Langen Seil
Alte Ümminger Straße	0,3	Wittener Str. - Auf dem Rüggen
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Alte Werner Straße	0,6	Kattenstraße - H.-Hellweg
Alte Wittener Straße	1,2	Schattbachstraße – Laefeldstraße
Altenbochumer Straße	1,5	Andreas-Hofer-Str.- Wirmersstraße
Alter Zoll	0,2	Wattenscheider Hellweg - In d. Hönnebeck
Alte Weststraße	0,6	Kaltehardtstraße – Unterstraße
Am Beisenkamp	1,1	Parkstr. – Aarenbergstraße
Am Bergbaumuseum	1,2	Herner Straße – Wielandstraße
Ambergweg	0,9	Zellanbindung - Ümminger Straße
Am Einkaufszentrum	10,8	Kohlleppelsweg - Werner Straße
Am Erenkamp	1,0	Zellanbindung - Untere Heintzmannheide
Am Gartenkamp	1,7	Kreisverkehr – Meesmannstraße
Am Hang	0,6	Gräfin-Imma-Straße - Kemnader Straße
Am Hausacker	1,0	Tröskenstraße. - Beisingstraße.
Am Heerbusch	0,9	Oleanderweg – Wallbaumweg

Am Holzwege	0,4	Hattinger Straße - Lindener Straße
Am Hosiepen	0,4	Rembrandtweg – Varenholzstraße
Am Josephsschacht	1,9	Eltersheide – Deimkestraße
Am Krähennocken	0,1	Hiltroper L. - K.-Ernst-Str.
Am Kreuzacker	0,2	Alte Wittener Str- Laerfeldstraße
Am Kuhlenkamp	2,1	Karl-Friedrich-Str. – Kuhlenkötterweg
Am Lakenbruch	0,5	Günnigfelder Straße – Stadtgrenze
Am Langen Seil	1,5	Alte Markstraße – Markstraße
Am Leithenhaus	0,4	Östlich Hauptstraße
Am Leweken	0,2	Im Höllken – Rutgerweg
Am Lohberg	1,1	Lohring – Goerdstraße
Am Moorschacht	0,3	Blumenfeldstraße – Schnatstraße
Am Neggenborn	2,5	Birkhuhnweg – Kaltehardtstraße
Am Nordbad	0,7	Sackgasse – Rosendellerstraße
Am Pappelbusch	0,8	Am Birkenbusch – Wasserstraße
Am Sattelgut	1,4	Hasenwinkeler Straße – Abschnitt
Am Varenholt	1,0	Zellanbindung (2) - Kemnader Straße
Am Vorort	1,2	Industriestraße - Ümminger Straße
Am Holtkamp	0,2	Neulingstraße - Heinrich-König-Str
Am Röderschacht	1,3	Hattinger Straße - Am Kirschbaum
Am Ruhrort	0,2	Eiberger Straße - Im Stapel
Am Schamberge	1,0	Zellanbindung - Hattinger Straße
Am Sonnenberg	0,8	Ostholzer H. - A. Schamberge
Am Steinknapp	1,1	Prinz-Regent-Str. – Gleiwitzstraße
Amtsstraße	0,7	Gahlensche Straße - Dorstener Straße
Am Umweltpark	1,3	Zellanbindung (1) - Zellanbindung (2)
Anbindung BMP (West)	0,3	Kreis Gesundheitscampus – Innere Erschließung
Anbindung BMP (Nord)	0,6	M-Imdahl-Straße – Innere Erschließung
Anbindung EKO-City	0,9	Kreisverkehr - EKO-City
Anbindung Opel II / III	0,7	Westl. östl. Hauptstraße
Anbindung Stahlwerke	0,4	Südl. Castroper Straße
An der Halde	2,4	Kirchharpener Straße - Klüsener Straße
An der Kaiseraue	1,1	Heckertstraße. - Josephinenstraße.
An der Maarbrücke	0,7	Am Maarbach - Gahlensche Straße
An der Papenburg	0,2	südl. P.-Hellmich-Promenade
An der Schalwiese	1,4	Querenburger Str. - Am Gerstkamp

<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Annastraße	0,6	Elsaßstraße - Rottstraße.
Arenbergstraße	0,9	Am Beisenkamp – Zellanbindung
Arndtstraße	0,4	Zellanbindung – Weilenbrink
Arnikastraße	0,1	Hattinger Straße - Knepperstraße.
Auf dem Alten Kamp	0,8	Auf dem Alten Kamp – Universitätsstraße
Auf dem Aspei	1,3	Hustadtring – Overbergstraße
Auf dem Dahlacker	3,3	Am Gartenkamp - Herner Straße.
Auf dem Glück	0,1	Westl. Hauptstraße
Auf dem Jäger	0,7	Bömmerstraße - In der Schornau
Auf dem Kalwes	1,1	Zellanbindung (3) – Stadtgrenz
Auf dem Knust	0,2	Harpener H. – Lütkendorpweg
Auf dem Pfade	0,2	Axstraße - Dr.-C.-Otto-Straße
Auf dem Rüggen	0,2	östlich Alte Üminger Straße
Auf den Scheffeln	0,4	Wittekindstraße - Heinrich-Gustav-Straße
A. d. Bochumer Landwehr	0,7	Südlich Harpener Hellweg
Auf der Markscheide	0,4	Tröskenstraße – Tippelsberger Straße
Auf der Prinz	1,8	Elbestraße – Buselohstraße
Auf'm Kamp	0,5	Berliner Straße – Westenfelderstraße
Auf den Holln	1,4	Ümminger Straße – Gasstraße
Axstraße	0,7	Hospitalweg – Wortmannstraße
Baarestraße	0,5	Friedenstraße – Bessemerstraße
Bahnhofsstraße	5,0	Fritz-Reuter-Straße – Wibbeltstraße
Bahnstraße	0,4	Westl. der Kohlenstraße, G.-Gebiet Rombacher H.
Bahrenbergstraße	0,2	Im Westenfeld – Voßstraße
Baldurstraße	1,6	Harpener Hellweg – Bockholtstraße
Bauernkamp	0,2	Köpersweg – Berkenstück
Baumhofstraße	1,0	Melschedeweg – Markstraße
Beethovenweg	0,2	Zellanbindung – Stephanstraße
Beisingstraße	0,2	Am Hausacker – Zillertal
Bergmannstraße	0,8	Riemker Straße – Seelandskamp
Bergstraße	3,0	Vierhausstraße - Ricarda-Huch-Straße
Berneckerstraße	2,7	Königsallee – Wohlfahrstraße
Bersworthstraße	0,2	Franziskusstraße -Hattinger Straße
Berthastraße	1,4	Friedrich-Koepe-Straße – Stadtgrenze
Bessemerstraße	2,9	Ehrenfeldstraße – Ursulastraße

Bethanienstraße	0,5	Heinrichstraße – Lothringerstraße
Beverstraße	1,3	Everstalstraße - Lütgendortmunder Hellweg
Birkhuhnweg	1,9	Baroper Straße – Hirschgraben
Bismarckstraße	0,6	Elisabethstraße – HansasträÙe
Blankensteiner Straße	0,8	Heinrich-König-StraÙe – SchloÙstraße
Bleckstraße	0,4	Riemker Straße – Herzogstraße
Bleichstraße	2,3	Weilenbrink - Zellanbindung.
Blücherstraße	1,0	Moltkestraße. – HansasträÙe
Blumenfeldstraße	3,0	Hattinger Straße – Nevelstraße
Blumenstraße	0,4	Hiltroper Straße - Castroper Straße
Böckenbergstraße	0,9	Aggerstraße – Josephinenstraße
Bockholtstraße	1,6	Baldurstraße – Ecksee
Bömmersstraße	0,3	Auf dem Jäger - Baroper Straße
Bongardstraße	0,5	H.-Böckler-Str. – Bleichstraße
Bonhoefferstraße	0,3	Goerdtsstraße – Wirmerstraße
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Borgholzstraße	0,5	Benscheder Straße - Wiemelhauser Straße
Bramheide	0,2	Werner Hellweg - Lütge Heide
Brandwacht	0,7	Werner Hellweg - Von-Waldthausstraße
Brannenweg	0,1	Murmannsfeld – Halfmannswiese
Brantropstraße	1,3	Schützenstraße. - Lange Malter
Braunsberger Straße	0,9	Dorstener Straße - Rastenburger Straße
Brellohstraße	0,1	Havkenschneider Straße – Buselohstraße
Brenscheder Straße	2,7	Universitätsstraße - Am Bleckmannshof
Brockhauser Straße	0,2	G.-Imma-StraÙe – Nettelbeckstraße
Brucknerstraße	0,9	Wattenschneider Str. – Harenburg
Brückstraße	1,0	Hans-Böckler- Straße - Prümer Straße
Brünzelstraße	0,1	Westl. Zillertalstraße
Brunsteinstraße	0,3	Universitätsstraße – Steinring
Burgstraße	0,8	Berliner Straße – Zellanbindung
Buselohstraße	1,2	Harpener Straße - Auf der Prinz
Bußmanns Weg	1,8	Zellanbindung - Westenfelder Straße
Carl-von-Ossietzky-Platz	0,9	Südlich Unterstraße
Carolinenglückstraße	1,2	Darpestraße – Drahkamp
Centrumstraße	0,4	Johannisburger Str. – Kabeisemannsweg
Christstraße	0,4	Pieperstraße – Königsallee

Coloniastraße	1,1	Frenkingstraße – Ümmingerstraße
Cranachstraße	0,1	Stensstraße – Rubenstraße
Daimlerstraße	0,5	Westl. / öst. Dieselstr., G.-gebiet Gerthe Nord
Dannenbaumstraße	0,4	Wittener Straße – Zellanbindung
Darpestraße	1,8	Carolinenglückstraße – Glückaufstraße
Deimkestraße	2,3	Wuppertaler Str. - Am Josephschacht
Derfflinger Straße	0,2	Steinhausstraße – Seydlitzstraße
Deutsches Reich	0,7	Werner Hellweg – Heroldstraße
Dickebankstraße	1,0	Geitlingstraße - Bochumer Straße
Dieselstraße	1,6	An der Halde- Bövinghauser Straße
Dinnendahlstraße	1,9	Dinnendahlstraße - Dorstener Straße
Dördelstraße	0,5	Alte Bahnhofstraße. - Hohe Eiche
Dörpfeldstraße	0,3	Im Vogelspoth - Essener Straße
Drahkamp	0,4	Kabeisemannsweg – Carolinenglückstraße
Dreihügelstraße	1,1	Im Aufbruch - Gerther Dahl
Drusenbergstraße	0,9	Wasserst. - Danziger Str.
Düppelstraße	0,2	Haderslebener Str. - O.-Hoffmann-Straße
Dürerstraße	0,4	Menzelstraße – Feuerbachstraße
Duwenkamp	0,5	Moltkestraße – Zellanbindung
Ecksee	1,5	Midgardweg - Kirchharpener Str
Ehrenfeldstraße	0,8	Ehrenfeldstraße - Alte Hattinger Straße
Eiberger Straße	0,2	Dr.-C.-Otto-Straße – Zellanbindung
Eichendorfweg	0,5	Nördl. Wittener Str., östl. I.-Kant-Straße
Eichenweg	0,1	Zedernweg – Platanenweg
Elbestraße	0,9	Grüner Weg - Auf der Prinz
Elbinger Straße	0,3	Bochumer Str. – Johannisburger
Elisabethstraße	0,6	Sedanstraße – Swidbertstraße
Emilstraße	0,3	Harenburg – Zellanbindung
Emscherstraße	1,4	Hermannstraße - Herner Straße
Ennepestraße	0,3	Patmosstraße – Aggerstraße
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Eppendorfer Straße	0,2	Holzstraße - In der Mark
Erdbeerweg	1,1	Am Scharmberge – Heidelbeerweg
Erlenstraße	0,3	Graffring – Zellanbindung
Biomedizinpark	0,3	Innere Erschließung
Espenweg	0,3	Platanenweg – Kiefernweg

Ettersheide	1,3	Welperstraße - Am Josephsschacht
Eulenbaumweg	1,3	Auf dem Aspei – Hustadtring
Everstalstraße	1,3	Somborner Straße - Iserlohner Straße
Ewaldstraße	0,7	Weiherstraße - O.-Hoffmann-Str.
Eythstraße	0,4	Köllerholzweg – Höhenweg
Fahrendeller Straße	0,2	Signalstraße – Nordring
Farnstraße	1,1	Hattinger Str. – Knepperstraße
Feldmark	0,8	Zellanb. (2) - Zellanb. (3)
Feldsieper Straße	1,1	Wannerstraße – Robertstraße
Feldstraße	0,3	Metternichstraße – Zellanbindung
Ferdinand-Krüger-Straße	0,7	Kesterkamp – Laarmannstraße
Ferdinandstraße	2,1	Düppelstraße - Wittener Straße
Feuerbachstraße	0,6	Hattinger Straße – Dürerstraße
Fischerstraße	0,6	Kirchharpener - An der Kehre
Florastraße	0,2	Sylvesterstraße – Zellanbindung
Flottmannstraße	0,7	Nördl. Oberscheidstr. Bis Stadtgrenze Herne
Fontanestraße	1,0	Händelstraße - Josef-Baumann-Str
Franziskusstraße	2,3	Am Diekmanns hof – Wasserstraße
Franzstraße	0,4	Brückstraße – Nordring
Freigrafendamm	1,5	Lindengraben - Wittener Str.
Freiligrathstraße	0,5	Wielandstraße - Herner Straße
Frenkingstraße	3,1	Industriestraße – Vollmondstraße
Freundenbergstraße	1,7	Dorstener Straße – Zellanbindung
Friederikastraße	2,5	Knüwerweg – Universitätsstraße
Friedhofstraße	0,1	OU-Günnigfeld B-11 – Friedhofstraße
Friedlandstraße	0,6	Schlehenweg - Gerdes Feld
Friedrich-Ebert-Straße	2,2	August-Bebel-Platz - Hochstr.
Friedrich-Geißel-Straße	0,2	In der Schornau – Langendreerstraße
Friedrich-Lueg-Straße	1,1	Zellanbindung - Berliner Str.
Frielinghausstraße	0,2	Südl. Wittener Straße
Fritz-Reuter-Straße	4,5	A40 AS BO Wattenscheid – Bahnhofstraße
Galgenfeldstraße	0,2	Kemnader Str. – Unterfeldstraße
Galgenfeldstraße	0,2	Zellanbindung - Hevener Straße
Gartenstraße	0,8	Holzstraße – Ruhrstraße
Geisental	1,5	Nördl. Harpener Hellweg, G.-gebiet Harpener Feld
Geitlingstraße	1,8	Dickebankstraße - Bochumer Straße

Gelsenkirchener Straße	1,6	Lohrheidestraße – Weststraße
Generalstraße	0,4	Blumenfeldstraße – Florastraße
Gerberstraße	0,1	Zellanb. – Beckstraße
Gerdes Feld	1,0	Weißdornweg – Friedlandstraße
Gerichtsviertel	0,4	Erschließung des neuen Gerichtsviertel
Gersteinring	3,8	Castroper Str. - Max-Greve-Straße
Gerther Dahl	0,5	Frauenlobstraße - Am Füllort
Gerther Heide	0,2	Dreihügelstraße - H.-Landwehr
Gerther Landwehr	0,5	Schürener Straße – Straßenende
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Gesundheitscampus	2,4	M.-Imdahl - Kreis 2
Gewerbestraße	2,8	Siepmanns Hof – Blücherstraße
Gilsingstraße	0,3	Yorkstraße – Kreis
Ginsterweg	0,1	Friedlandstraße – Holunderweg
Girondelle	0,4	Feierabendweg-Am Langen Seil
Glockengarten	1,1	Wittener Str. - Am Pappenbusch
Goebenstraße	0,2	Seydlitzstraße – Blücherstraße
Goerdtsstraße	0,8	Bonhoefferstraße – Zellanbindung
Goldhammerstraße	1,1	An der Maarbrücke - Wattenscheider Straße
Gollheide	0,6	Südl. Bochumer Straße
Gotenstraße	0,2	Goldhammer Straße – Essener Straße
Goystraße	1,3	Kettelerstraße - Am Pappelbusch
Grabelohstraße	1,2	Breite Hille - Hörder Str.
Graf-Adolf-Straße	2,3	Westenfelder Str. – Harkortstraße
Graffring	0,1	Stensstraße - Zellanbindung (1)
Gräfin-Imma-Straße	0,8	Henkenbergstraße - Kemnader Straße
Grenzstraße	0,1	Zeppelindamm – Konradstraße
Grimbergstraße	0,5	Im Lottental – Zellanbindung
Große Beckstraße	0,6	Ostring – Gerberstraße
Grummer Straße	0,6	Hiltroper Str. – Mühlental
Grüner Weg	2,1	Außenring – Elbestraße
Grünstraße	1,2	Stormstraße – Vietingstraße
Gudrunstraße	2,7	Drosselweg – Steinring
Gußstahlstraße	0,7	Alleestraße – Werkszufahrt
Haarholzer Straße	0,4	Kemnader Str. – Haarstraße
Haarstraße	4,4	Kemnader Str. – Kreis

Haderslebener Straße	0,2	Unistraße – Zellanbindung
Haldenstraße	0,4	Bürgerplatz-Robertstraße
Halfmannswiese	0,1	Brannenweg – Hilligenstraße
Hammer Straße	0,7	Bochumer Str. – Zellanbindung
Händelstraße	2,2	Castroper Hellweg - Am Nordbad
Hannoverstraße	0,7	Hüller-Bach-Straße - Röhlinghauser Straße
Hansastraße	0,5	Hansastraße – Mausgatt
Hans-Böckler-Straße	2,4	Nordring – Brückstraße
Harenburg	0,5	Westfälische – Emilstraße
Harpener Straße	3,5	Harpener Str. – Lohring
Harpener Feld	2,3	Zw.-knoten – Wiemannskamp
Hasenkampstraße	0,5	Wasserst. - Am Waldschlößchen
Hasenwinkeler Straße	2,3	Dahlhauser Str. - Tempo-30
Haspelstrick	0,3	Am langen Seil - A. d. A. Kamp
Hasselbrinkstraße	0,5	Ovelackerstraße - Hauptstr.
Havkenscheider Straße	0,7	Werner Hellweg – Siepenhöhe
Heckertstraße	1,0	Liboriusstraße - 1.Parallelstraße
Heidestraße	0,8	Vietingstraße. – Buschstraße
Heinrich-König-Straße	3,6	Blankensteiner Str. – Aloysius
Heinrichstraße	1,2	Castroper Hellweg- Schwerinstraße
Heintzmannstraße	0,5	Laerholzstraße – Zellanbindung
Henkenbergstraße	0,8	Zellanbindung (2) - Gräfin-Imma-Str
Herderallee	0,4	Uhlandstraße – Lessingstraße
Hermannshöhe	0,5	Universitätsstraße - Klever Weg
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Heroldstraße	0,5	Werner Hellweg – Bauernkamp
Hesternstraße	0,6	Vogelstraße – Holzstraße
Hevener Straße	2,7	Stadtgr. Witten - Im Lottental
Hilligenstraße	0,2	Nördl. Hattinger Str., gegenüber Nehringskamp
Hiltroper Straße	3,1	Tippelsberger Straße - Bergstr.
Hochstraße	1,2	Hardenbergstraße - Otto-Brenner-Straße
Höfestraße	0,6	Untere Heintzmannstraße. – Zellanbindung
Hofsteder Straße	4,1	Kreis - AS 35 (A 40)
Hofstraße	0,5	Günnigfelder Straße - Ossenkuhle
Hohe Eiche	0,2	Lüsenderstraße – Dördelstraße
Hohensteinstraße	0,3	Leithestraße – Zellanbindung

Höhenweg	0,4	Eythstraße – Scharpenseelstraße
Hollandstraße	0,4	Westl. Ückendorfer Str, Stadtgrenze GE
Hölterheide	0,4	Rutgerweg- Im Nörenberger Feld
Holtingstraße	0,2	Zellanbindung - Neulingstraße.
Holunderweg	0,9	Ginsterweg – Horneburg
Holzstraße	0,4	Eppendorfer Straße – Ruhrstraße
Hordeler Heide	0,8	Untere Heidestraße – Schoppenkamp
Hordeler Straße	2,0	Allensteiner St - Dorstener St
Horneburg	1,8	Op de Veith – Friedlandstraße
Hospitalweg	0,3	Axstraße - Doktor-C.-Otto-Str.
Hubertusstraße	0,2	Königsallee – Pieperstraße
Hugo- Schultz-Straße	0,6	Königsallee - S.-Schmidt-Str
Hüller-Bach-Straße	0,7	Blumenkamp – Hannoverstraße
Hülsbergstraße	0,2	Zellanbindung (3) - Kemnader Str.
Humboldtstraße	1,2	Marienplatz (N) - M.-Kolbe-Str
Hunscheidtstraße	2,1	Wasserst. – Regerstraße
Hustadtring	2,6	Max-Imdahl-Str. - Zw.-knoten
Hüttenstraße	0,9	Zellanb. – Kohlenstraße
Im Aufbruch	1,1	Nord. Dreihügelstraße
Im Breien	0,1	Lütge Heide – Teimannstraße
Im Hagenacker	0,5	Diederich-Benking-Str. – Zellanbindung
Im Höllken	0,2	Nörenbergstraße - Am Leweken
Im Königsbusch	0,2	Im Haarmannsbusch – Haarstraße
Im Loh	0,4	Wattenscheider Hellweg-In der Hönnebeck
Im Lottental	1,1	Hevener Str. - Zellanbindung (1)
Im Nörenberger Feld	0,2	Hölterheide - Nörenbergstraße.
Im Stapel	0,1	Kleine Bank - Am Ruhrort
Im Ümminger Feld	0,2	Auf dem Rüggen-Auf dem Rüggen
Im Vogelspoth	0,6	Südstraße – Dörpfeldstraße
Im Westenfeld	0,3	Overbergstraße. - Lennerhofstraße.
Imbuschplatz	0,3	Kortenpfad – Westring
Immanuel-Kant-Straße	1,7	Eichendrofweg - Wittener Str.
In den Böcken	0,7	Händelstraße – Kreisverkehr
In der Hönnebecke	0,2	Lindenstraße - Im Loh
In der Mark	0,8	Eppendorfer Str. – Hesternstraße
In der Röttgersbank	0,3	Hiltroper Straße - Grummer Straße

In der Rott	0,6	Munscheider Str. – Schnatstraße
In der Schornau	0,4	Frie.-Geißel-Straße - Auf dem Jäger
In der Voßbank	0,1	Hiltroper Str. - Grummer Str.
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
In der Provitze	1,3	Riemker Str. – Hertastraße
In der Provitze	1,0	Gemeindestraße – Poststraße
Industriestraße	4,9	Hellbrüggenweg - Frenkingstraße.
Isenbrockstraße	0,2	südl. J.-Stillingstraße
Jahnstraße	0,1	Weststraße – Lahmbecke
Jakobstraße	0,4	O.-Hoffmann-Str. - S.-Schmidt-
Knüwerweg	0,4	Friederikastraße – Weiherstraße
Johanniterstraße	0,5	Malteserstraße – Gußstahlstraße
Josef-Baumann-Straße	3,5	Castroper Hellweg – Fontanestraße
Junggesellenstraße	0,7	Westring. – Zellanbindung
Jung-Stilling-Straße	0,2	westl. Isenbrockstraße
Kabeisemannsweg	0,4	Darpestraße – Centrumstraße
Kalthehardtstraße	1,3	Am Neggenborn - Alte Weststraße
Kanalstraße	0,4	Hans-Böckler-Str. – Zellanbind
Kantstraße	0,1	nördl. W.-Leithe-Weg
Karl-Ernst-Straße	0,7	Dreihügelstraße -Hiltroper Landwehr
Karl-Lange-Straße	1,0	Harpener Str. – Krümmede
Karl-Wagener-Straße	1,4	Munscheider Str. – Köllerholzweg
Kattenstraße	0,9	Alte Werner Str. - Am Ruhrpark
Keilstraße	1,2	Hattinger Str. – Axstraße
Kellermannsweg	0,4	Prinz-Regent-Str. - Karl-Rawitzki-Straße
Keltenweg	0,4	Lohackerstraße – Sachsenring
Kemnader Straße	4,1	Heintzmannsheide - I. Haarmannsbusch
Kemnastraße	2,5	Leithestraße- Stgr. Gelsenkirchen
Kiebitzhöhe	0,1	Bochumer Str.-Heidestraße
Kiefernweg	0,3	Espenweg - Stiepeler Str.
Kirchharpener Straße	3,8	Ecksee – Zellanbindung
Kirchstraße	0,4	Kruppstraße – Ortsumgehung
Kleinherbederstraße	1,4	Nördl. Universitätsstr., östl. AS BO-Querenburg
Klinikstraße	1,1	Castroper Str. – Kurfürstens
Klosterstraße	0,3	Malteserstraße – Präsidentstraße
Knappenstraße	0,2	Prinz-Regent-Str. – Zellanbind

Knappschaftsstraße	0,4	Östl. Königsallee
Knepperstraße	0,1	Farnweg – Friederikastraße
Knoopstraße	1,5	Weitmarer Straße - Hattinger Straße
Kohleppelsweg	3,7	A. Parkhaus - Am Einkaufszentrum
Kolkmannskamp	2,1	Wuppertaler Str. - Zellanb.
Köllerholzweg	0,1	Karl-Wegener-Str. – Lilienthal
Konradstraße	0,2	Zeppelinindamm –Grenzstraße
Konrad-Zuse-Straße	1,1	Zellanbindung (2) - Auf dem Kalwes
Kornharpener Straße	3,5	Harpener Hellweg – Kappweg
Kortenpfad	0,2	Klosterstraße – Imbuschplatz
Kortumstraße	0,8	Goethestraße – Nordring
Kräutergarten	0,4	Eppendorfer Str. – Hesternstraße
Kreyenfeldstraße	1,3	Am Heerbusch - Im Breien
Krockhausstraße	0,2	Blankensteiner Straße - Kemnader Straße
Kronenstraße	0,4	Hermannshöhe - O.-Hoffmann-Str
Krümmede	3,1	Gersteinring – Blumenstraße
Kruppstraße	0,2	Günnigfelder Straße – Schmiedestraße
Küppersstraße	0,4	Klinikstraße – Stadionring
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Kurfürstenstraße	0,8	Zellanbindung - Klinikstraße
Laerfeldstraße	2,2	Werner Hellweg- Gorch-Fock-Straße
Laerholzstraße	0,5	Heintzmannstraße. – Schinkelstraße
Laerstraße	0,3	Kreisverkehr – Maltestraße
Langendreerstraße	1,9	Baroper Str. - Hörder Str.
Lange Straße	0,1	Weindorfstraße - Gelsenkirchener Straße
Leibnizstraße	0,2	Röntgenstraße – Bundesstraße
Leithestraße	0,2	Zellanbindung – Hohensteinstraße
Lenbachstraße	0,1	Hattinger Straße – Dürerstraße
Lennerhofstraße	1,1	Schattbachstraße. - Uni Par
Liboriusstraße	1,1	Rotkehlchenweg – Josephinenstraße
Liebermannstraße	0,1	Zellanbindung – Lenbachstraße
Liebfrauenstraße	1,2	Altenbochumer Str. - Wittener Straße
Limbeckstraße	0,1	Harpener Hellweg - Zum Berkenstück
Lindener Straße	0,6	Donnerbecke – Nöckerstraße
Lise-Meitner-Allee	1,8	Konrad-Zuse-Str. - Zellanbindung (2)
Lohackerstraße	1,3	Zellanbindung – Stephanstraße

Lohrheidestraße	2,2	Lahmbecke- Gelsenkirchener Straße
Lohring	5,1	Harpener Str. – Akademiestraße
Lohstraße	0,5	Wanner Str. - Dorstener Straße
Lothringer Straße	0,6	Schürbankstraße - Kirchharpener Straße
Luchsweg	1,5	Rebhuhnweg – Straßenende
Ludwig-Steil-Straße	0,6	Bochumer Str. – Bismarckstraße
Ludwig-Steil-Straße	0,6	Bismarckstraße – Hansastraße
Luisenstraße	1,3	Südring – Parkhauszufahrt
Lütge Heide	0,1	Teimannstraße – Bramheide
Lütkendorpweg	0,4	Auf dem Knust – Kattenstraße
Malteserstraße	0,7	Juliusstraße – Kortenpfad
Mansfelder Straße	1,1	Industriestraße – Ambergweg
Marienplatz (Nord	0,5	Viktoriastraße > Humboldtstraße
Märkische Straße	0,4	Moltkestraße. - Hansastr.
Marktstraße	0,5	Aschenbruch – Monstadtstraße
Massenbergstraße	1,0	Ostring - Arndtstr.
Mathildenstraße	1,1	Sechs-Brüder-Straße – Dinnendahlstraße
Mattenburg	1,2	Op de Veih – Birkenpfad
Mauritiusstraße	0,2	Universitätsstraße – Düppelstraße
Mausegatt	0,5	Stichstraße – Hansastraße
Max-Greve-Straße	0,6	Castroper Str. – Gersteinring
Max-Imdahl-Straße	2,9	Gesundheitscampus – Universität
Maximilian-Kolbe-Straße	0,1	Annastraße – Schmidtstraße
Maxstraße	0,4	Springerplatz - Bessemerstraße.
Meesmannstraße	1,8	Kreisverkehr - Am Gartenkamp
Melschedeweg	0,3	Baumhofstraße – Zedernweg
Metternichstraße	0,3	Ottostraße – Feldstraße
Mettestraße	0,2	Wittener Str. - Laerstraße.
Ministerstraße	0,8	Gräfin-Imma-Str. - Kemnader St
Moltkestraße	0,8	Sommerdellenstraße – Duwenkamp
Moritz-Fiege-Straße	0,4	Östl. Ostring
Mühlenstraße	0,4	Wattenscheider Hellweg - In der Hönnebecke
Natorpstraße	0,5	Isabellastraße – Neulingstraße
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Nehringkamp	0,8	Südl. Hattinger Str., gegenüber Hilligenstraße
Nettelbeckstraße	1,0	Haferweg - Kemnader Straße

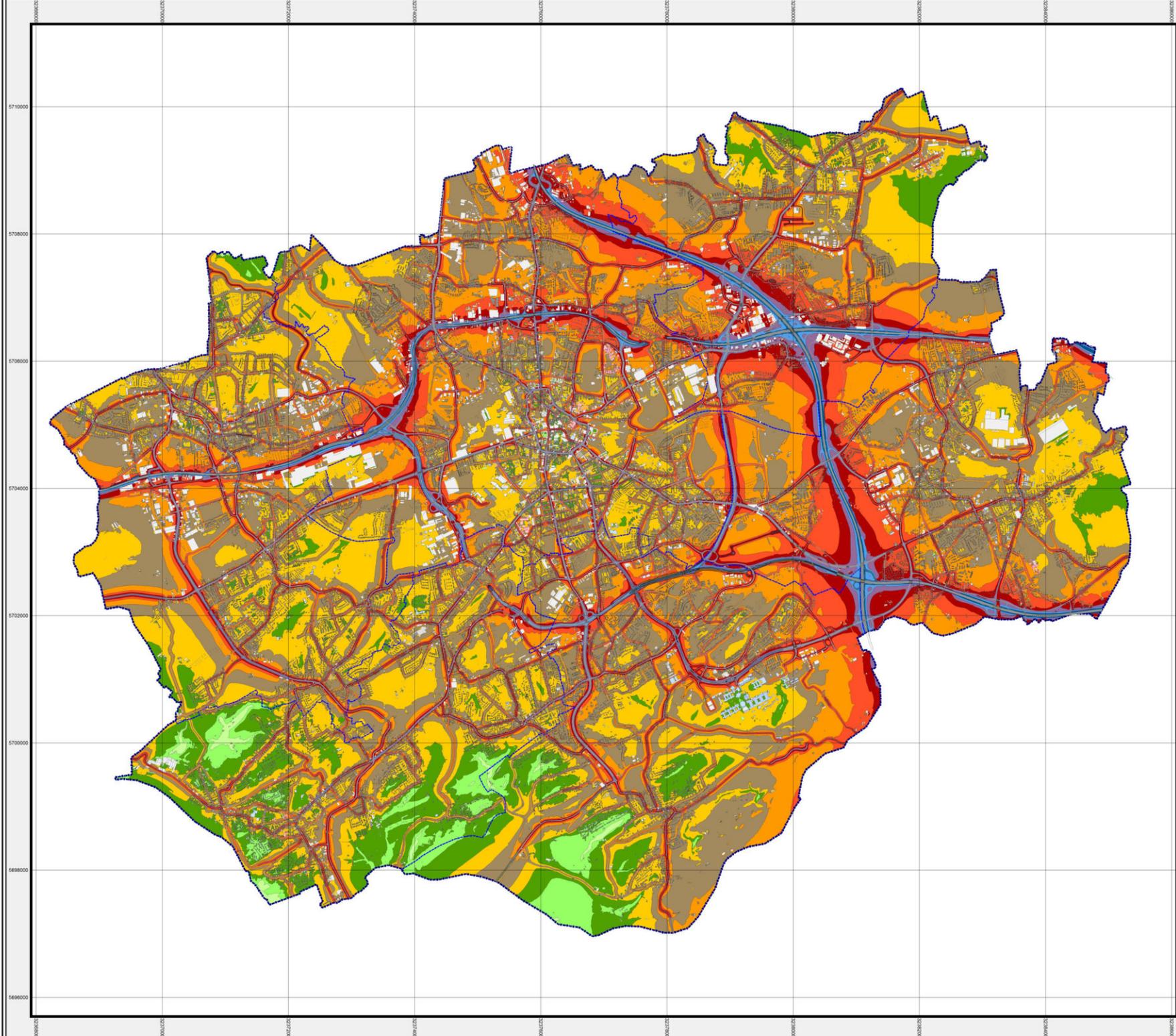
Neulingstraße	1,3	Karl-Friedrich-Str. – Natorpstraße
Nevelstraße	0,6	In der Uhlenflucht – Blumenfeldstraße
Nöckerstraße	0,3	Lindener Str. - Hattinger Str.
Nörenbergstraße	0,2	Werner H. - Im Höllken
Obernbaakstraße	0,2	Rauendahlstraße - Blankensteiner Straße
Oberscheidstraße	1,3	Flottmannstraße - Herner Straße
Oberstraße	2,2	Hauptstr. - Gabelohstraße.
Oleanderweg	0,3	Wallbaumweg – Dahlieneck
Ortelsburger Straße	0,1	Braunsberger S-Allensteiner S
OU-Günnigfeld	3,3	Bauanfang - Kreis: O-P-Str
Oskar-Hoffmann-Straße	5,6	Jakobstraße – Königsallee
Ossenkühle	0,2	Friedhofstraße – Hofstraße
Osterfeldstraße	0,1	Parkallee - O.-Preußen-Straße
Ostfeldmark	0,3	Ahbachstraße – Röntgenstraße
Ottostraße	4,3	AS 29 (A 40) - Berliner Str.
Ovelackerstraße	0,3	Unterstraße - Alte Bahnhofstraße
Overbergstraße	1,3	Schattbachstraße. – Eulenbaumstraße
Overdyker Straße	1,3	Karolinenstraße - Untere Heidestraße
Parkallee	0,4	Günnigfelder Straße – Buchenstraße
Parkplatzerschl.-EKZ	3,9	nördl. des Einkaufszentrums Ruhrpark
Patmosstraße	0,3	Josephinenstraße. - Ennepestraße.
Paulinenstraße	0,4	Paulstraße – Steinkuhlstraße
Paulstraße	1,0	Südl. Wasserstraße
Philippstraße	0,2	Paulstraße – Paulstraße
Pieperstraße	0,4	W.-Stumpf-Str. – Hubertusstraße
Planstraße A, B-Plan 947	1,5	Verbindung Opelring – Wittenstraße
Platanenweg	0,1	Eichenweg-Espenweg
Porschestraße	1,2	Zellanbindung – Straßenende
Präsidentstraße	0,5	Klosterstraße – Signalstraße
Prinz-Regent Straße	2,2	Berneckerstraße. – Knappenstraße
P.-Hellmich-Promenade	1,1	An der Pappenburg - Berliner S
Prümerstraße	0,5	Windmühlenstraße – Brückstraße
Pulverstraße	0,4	Wattenscheider Hellweg - In der Hönnebecke
Quellenweg	1,3	Zellanbindung - W.-Raabe-Str.
Querenburger Straße	0,4	Steinring - An der Schalwiese
Rampenstraße	1,0	Wiebuschweg - Hauptstr.

Rathenaustraße	0,2	Zellanbindung (1) – Blumenfeld
Rauks Feld	0,5	Wattenscheider Hellweg - In der Hönnebecke
Rebhuhnweg	1,5	Am Neggenborn – Luchsweg
Rembrandtweg	1,5	Am Hosiepen – Zilleweg
Rensingstraße	1,7	Meesmannstraße. - Herner Str.
Ridderstraße	3,0	Zellanbindung – Bahnhofstraße
Riemker Straße	5,0	Riemker Str. – Kreis
R.-Koch-Straße	0,2	Schattb.str. - Schattb.str
Robertstraße	1,1	Dorstener Straße – Haldenstraße
Röhlinghauser Straße	1,3	Hiddemanstraße – Stadtgrenze
Rombergstraße	0,5	Glockengarten - Wittener Str.
Röntgenstraße	0,3	Leibnizstr. - Essener Str.
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Roonstraße	0,5	Moltkestraße. – Zellanbindung
Rosenbergstraße	0,4	Kreis: NO > SW
Rosendelle	1,2	Narzissenstraße – Schützenstraße
Rotkehlichenweg	1,0	Heckertstraße. – Liboriusstraße
Rottstraße	3,0	Südring – Schmidtstraße
Rubenstraße	0,2	Cranachstraße – Stensstraße
Rüpingsweg	0,6	Werner Hellweg – Mohnweg
Rüsingstraße	1,2	Werner Hellweg – Vollmondstraße
Rutgerweg	0,1	Am Leweken – Hölterheide
Sachsenring	2,1	Zellanbindung - Westenfelder S
Sachsenstraße	0,4	Wattenscheider Str. – Zellanb
Saladin-Schmidt-Straße	0,6	H.-Schult-Straße – Weiherstraße
Sandfuhrstraße	0,6	Heintzmannstraße – Dewinkelstraße
Schadowstraße	0,6	Alte Markstraße – Markstraße
Scharnhorststraße	0,4	Arndtstr. – Ostring
Scharpenseelstraße	0,1	Zellanbindung - Hasenwinkeler
Schattbachstraße	2,2	Alte Wittener Str. – Höfstraße
Schillerstraße	0,8	Bergstr. - Umlandstraße.
Schinkelstraße	0,8	Hustadtring - Laerholzstraße.
Schlachthofstraße	0,7	Ückendorfer Str. – Schlachthof
Schleipweg	0,5	Rosenbergstraße – Alfredstraße
Schloßstraße	1,6	H.-König-Str. - Hattinger Str.
Schmidtstraße	0,7	Henriettenstraße – Ursulastraße

Schnatstraße	0,6	In der Rott - Am Moorschacht
Schöllmannstraße	0,2	Herzogstraße - A. d. Dahlacker
Schoppenkampstraße	0,7	Hordeler Heide - Hüller-Bach-S
Schulenburgstraße	0,3	Wirmerstraße. - Buselohstraße.
Schulstraße	0,1	Weststraße - Schulstr.
Schürbankstraße	1,6	Lothringer Str. – Fischerstraße
Schwarzer Weg	0,5	Dorstener Str - Herner Str
Schwerinstraße	0,7	Brandenbusch - Castroper H.
Sechs-Brüder-Straße	1,3	Berthastraße. – Mathildenstraße
Seilfahrt	1,1	Gahlensche Str. – Zellenbildung
Semperstraße	1,4	Schinkelstraße - Am Erenkamp
Seydlitzstraße	0,1	Goebenstraße - Moltkestraße.
Siebeckstraße	0,2	Stadtgrenze – Flottmannstraße
Siepenhöhe	0,4	Nördl. Wittener Str. / Werner Hellweg
Signalstraße	0,2	Präsidentstraße. - Fahrendeller S
Somborner Straße	1,0	Hauptstr. - Everstalstraße.
Sommerdellenstraße	1,1	Stadtgartenring - Hansastr.
Springerplatz	0,4	Zellanbindung – Maximilianstraße
Springorumallee	3,6	südlich Wasserst.
Stadionring	5,3	AS A40 – Gudrunstraße
Stadtgartenring	0,8	Fredenring - Sommerdellenstraße.
Stahlhauser Straße	0,1	Alleestraße – Baarestraße
Stalleickenweg	0,3	Varenholzstraße. - Am Hosiepen
Steepler Straße	2,2	Schulstr. - Berliner Str.
Steinhausstraße	0,2	Parkstr. - Arenbergstraße.
Steinkuhlstraße	0,6	Schadowstraße – Paulinenstraße
Steinring	4,9	Wittener Str. - Oskar-Hoffmann-Straße
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Stephanstraße	0,5	Lohackerstraße – Südstraße
Stockumer Straße	1,7	Hörder Str. - Breite Hille
Stoodtstraße	0,6	Wasserstraße – Paulstraße
Stormstraße	1,2	Grünstr. - AS Dückerweg
Stühmeyerstraße	0,5	Dorstener Str. - Fahrendeller
Sudholzstraße	0,9	Zellanbindung – Ruhrstraße
Südstraße	0,8	Vietingstraße – Südstraße
Suntumerstraße	0,3	A. Wittener - Werner H.

Surenfeldstraße	0,2	Hattinger Straße – Wuppertaler Straße
Swibertstraße	2,6	Elisabethstraße – Hochstraße
Teimannstraße	0,4	Im Breien - Lütge Heide
Theoderichstraße	0,2	Auf der Heide – Laerstraße
Tippelsberger Straße	3,6	A.d.Markscheide - A.Wiedelskamp
Tröskenstraße	1,0	Am Hausacker – Cruismannstraße
Uhlandstraße	0,7	Am Bergbaumuseum - Zellanbindung(1)
Uhlenbrink	0,1	Östl. Im Westenfeld
Ulrichstraße	0,3	Günnigfelder Str. – Friedhofs
Ümminger Straße	2,8	Ümminger Str. – Unterstraße
Untere Heidestraße	0,8	Dinnendahlstraße – Zellanbindung
Untere Heintzmannstraße.	0,1	Am Erenkamp - Zellanbindung (1)
Untere Marktstraße	0,5	Bleichstraße - Große Beckstraße
Urbanusstraße	1,3	Birkhuhnweg – Stadtgrenze
Ursulastraße	0,6	Schmidtstraße – Adolfstraße
Velsstraße	1,3	Im Brauke - Wasserst.
Vereinsstraße	0,2	Zellanb. - Wattenscheider Str.
Verkehrsstraße	0,4	A. d. Dahlacker - Zellanb.
Vietingstraße	0,8	Lohackerstraße – Stephanstraße
Vollmondstraße	0,5	Zellanbindung - Rüsingstraße.
Von-Waldthausen-Str.	0,6	Rüsingstraße. - Auf den Holln
Von-der-Recke-Straße	0,5	Gahlensche Str. – Zellenbildung
Von-Dücker-Straße	0,2	Kosterstraße. – Zellanbindung
Wagenfeldstraße	0,7	Zellanbindung - Dorstener Str.
Waldesrand	1,1	Heidelbeerweg – Zellanbindung
Waldring	1,7	Ostermannstraße – Königsallee
Wallbaumweg	1,0	Am Heerbusch - Hauptstr.
Walzwerkstraße	0,5	Bochumer Str – Heidestraße
Wanner Straße	0,3	Feldsieperstraße – Lohstraße
Wasbaum	2,1	Castroper H. – Wiemannskamp
Watermanns Weg	0,6	Schlachthofstraße – Zellanbindung
Weierstraße	0,3	S.-Schmidt-Str. – Joachimstraße
Weilenbrink	0,4	Arndtstr. – Bleichstraße
Weitmarer Straße	1,4	Brantropstraße.- Kaulbachstraße
Welperstraße	1,3	Lindener Str. - Deimkestraße.
Westfälische Straße	0,7	Harenburg - Wattenscheider Str

Westhoffstraße	0,2	Hofsteder Straße – Herner Straße
Wibbeltstraße	0,1	Bahnhofstraße – Westenfelder Straße
Widumestraße	0,5	Nordring - Zellanbindung (1)
Wiebuschweg	1,0	Alte Bahnhofstraße – Dammstraße
Wielandstraße	0,6	Zellanb. - Am Bergbaumuseum
Wiemannskamp	1,7	Wasbaum - Harpener Feld
<b>Name</b>	<b>Kfz/a, Mio</b>	<b>Lage</b>
Wiemelhauser Straße	2,6	Berneckerstraße. – Bruchstraße
Wieschermühlenstraße	5,0	Kornharpener Str. - Zu den Kämpen
Wilhelm-Leithe-Weg	0,9	Berliner Str. - Isenbrockstraße.
Wilhelm-Stumpf-Straße	0,4	Königsallee – Pieperstraße
Willy-Brandt-Platz	0,4	Zellanbindung - Hans-Böckler-S
Windmühlenstraße	2,2	Nordring – Stühmeyerstraße
Winzer Straße	0,4	Lewackerstraße. – Stadtgrenze
Wirmerstraße	0,9	Altenbochumer Str. – Schulenburgstraße
Wittekindstraße	1,0	H.-Gustav-Str. – Kreyenfeldstraße
Wodanstraße	0,7	Kreisverkehr - In den Böcken
Wohlfahrtstraße	0,5	Prinz-Regent-Str. – Zellanbind
Yorckstraße	0,7	Hattinger Str. - Wilhelm-Stump
Zechenstraße	0,2	Haldenstraße – Dorstener Straße
Zedernweg	0,5	Marktstr.-Melschedeweg
Zilleweg	0,2	Rembrandtweg - Varenholzstraße.
Zollstraße	1,3	Zollstraße – Zeppelindamm
Zum Berkenstück	0,5	Bauernkamp - Werner Hellweg
Zum Schebruch	0,1	Lennerhofstraße – Im Westenfeld
Zum Schultenhof	0,8	Herne - Bergener Str.
Zur Werner Heide	0,8	Werner Hellweg – Rolandstraße



**Zeichenerklärung  
Allgemeine Objekte**

- Stadtgrenze
  - Bezirksgrenze
- Lärmquellen**
- Straße
  - Straße-Planung
  - Brücke
  - ) Tunnelöffnung
- Lärmschutzeinrichtungen**
- vorh. Mauer
  - Lärmschutzwand
  - Lärmschutzwall
  - Lärmschutzwirkone
- Gebäude**
- Hauptgebäude
  - öffentl. Gebäude
  - Nebengebäude
  - Schule
  - Kindergarten
  - Krankenhaus

**Pegelwerte  
L<sub>DEN</sub> in dB(A)**

≤ 35
35 < ≤ 40
40 < ≤ 45
45 < ≤ 50
50 < ≤ 55
55 < ≤ 60
60 < ≤ 65
65 < ≤ 70
70 < ≤ 75
75 < ≤ 80
80 <



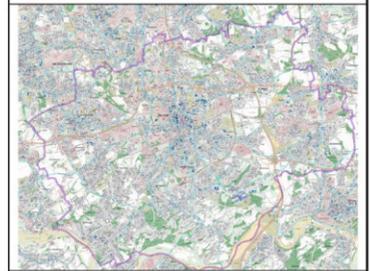
Maßstab 1:20000  
 0 200 400 800 1200 1600 2000 m

**Ergebnisse Ballungsraum Bochum  
- Quellenart: Straßenverkehr**

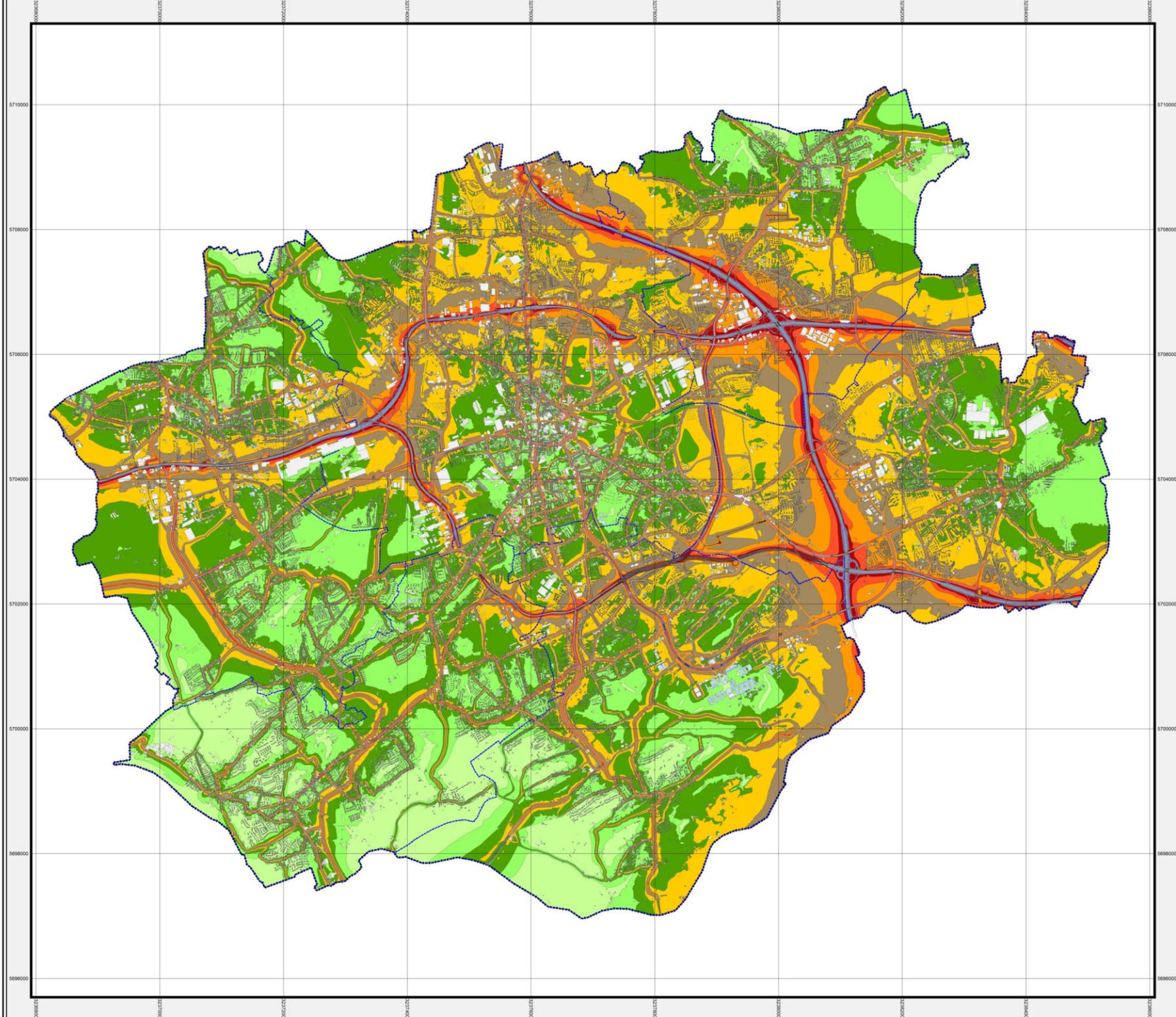
- L<sub>DEN</sub> (Day-Evening-Night, Gesamttag - 24 h)
- Ergebnisse der flächenhaften Berechnung
- Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

**Basisdaten**

- 3D-Stadtmodell Bochum (2017)
- Digitales Geländemodell Bochum (2012)



**EU-Umgebungslärmrichtlinie  
- 3. Stufe Lärmkartierung -**



**Zeichenerklärung  
Allgemeine Objekte**

- - - - - Stadtgrenze  
 - - - - - Bezirksgrenze
- Lärmquellen**
- Straße
  - Straße-Planung
  - Brücke
  - ) Tunnelöffnung
- Lärmschutzeinrichtungen**
- vorh. Mauer
  - Lärmschutzwand
  - Lärmschutzwall
  - Lärmschutzwirkone
- Gebäude**
- Hauptgebäude
  - öffentl. Gebäude
  - Nebengebäude
  - Schule
  - Kindergarten
  - Krankenhaus

**Pegelwerte  
L<sub>Night</sub> in dB(A)**

	<= 35
	35 < <= 40
	40 < <= 45
	45 < <= 50
	50 < <= 55
	55 < <= 60
	60 < <= 65
	65 < <= 70
	70 < <= 75
	75 < <= 80
	80 <

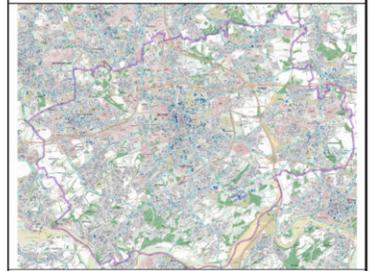


Maßstab 1:20000  
 0 200 400 800 1200 1600 2000 m

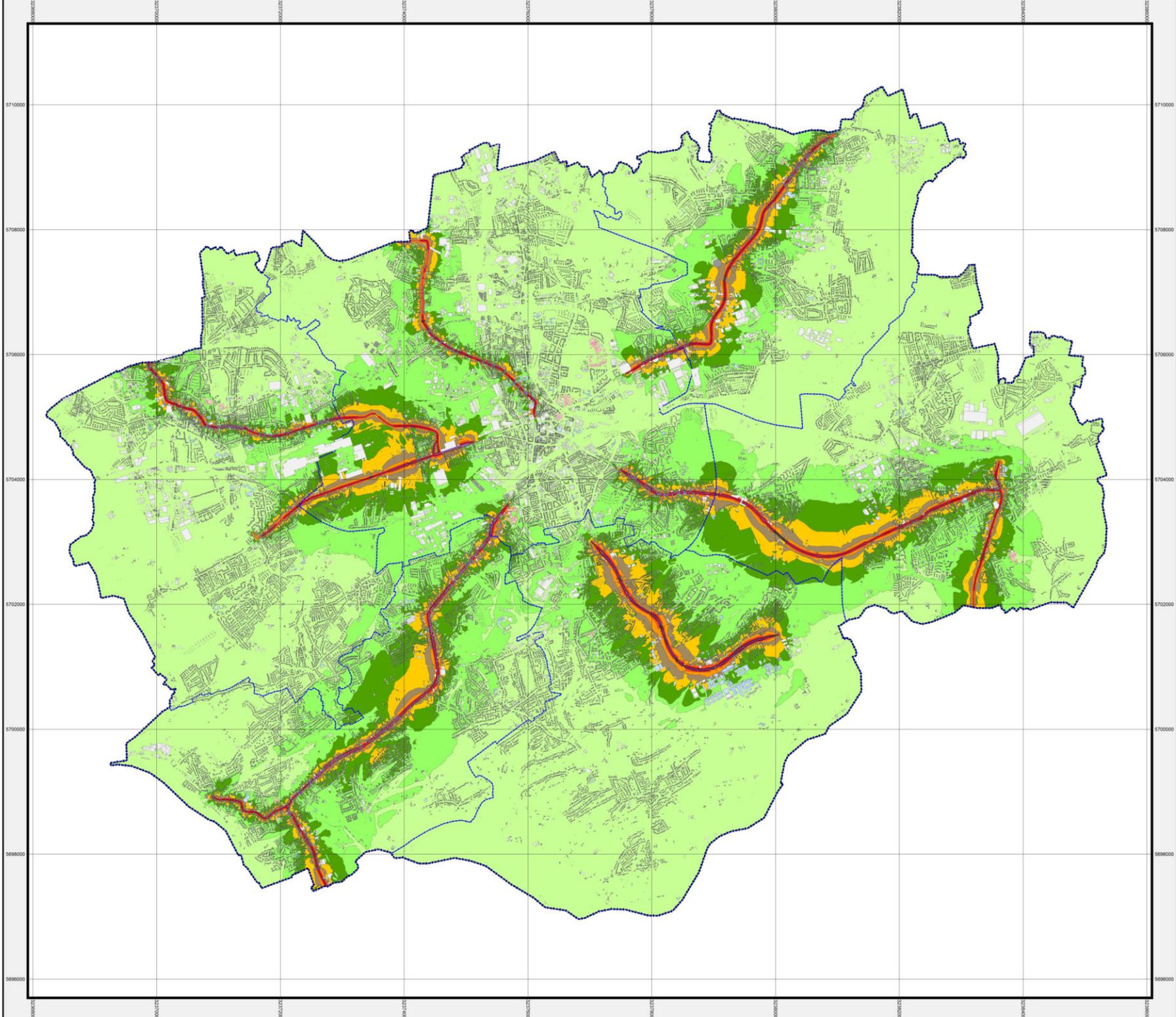
**Ergebnisse Ballungsraum Bochum  
- Quellenart: Straßenverkehr**

- L<sub>Night</sub> (22.00 - 06.00 Uhr, 8 h)
- Ergebnisse der flächenhaften Berechnung
- Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

- Basisdaten**
- 3D-Stadtmodell Bochum (2017)
  - Digitales Geländemodell Bochum (2012)



**EU-Umgebungslärmrichtlinie  
- 3. Stufe Lärmkartierung -**



Zeichenerklärung		Pegelwerte L <sub>DEN</sub> in dB(A)	
Allgemeine Objekte			
----- Stadtgrenze			
----- Bezirksgrenze			
Lärmquellen			
--- Straßenbahn			
--- Straße			
--- Brücke			
Lärmschutzeinrichtungen			
--- vorh. Mauer			
--- Lärmschutzwand			
--- Lärmschutzwall			
--- Lärmschutzwirkone			
Gebäude			
--- Hauptgebäude			
--- öffentl. Gebäude			
--- Nebengebäude			
--- Schule			
--- Kindergarten			
--- Krankenhaus			
		≤ 35	
		35 < ≤ 40	
		40 < ≤ 45	
		45 < ≤ 50	
		50 < ≤ 55	
		55 < ≤ 60	
		60 < ≤ 65	
		65 < ≤ 70	
		70 < ≤ 75	
		75 < ≤ 80	
		80 <	


 Maßstab 1:20000  

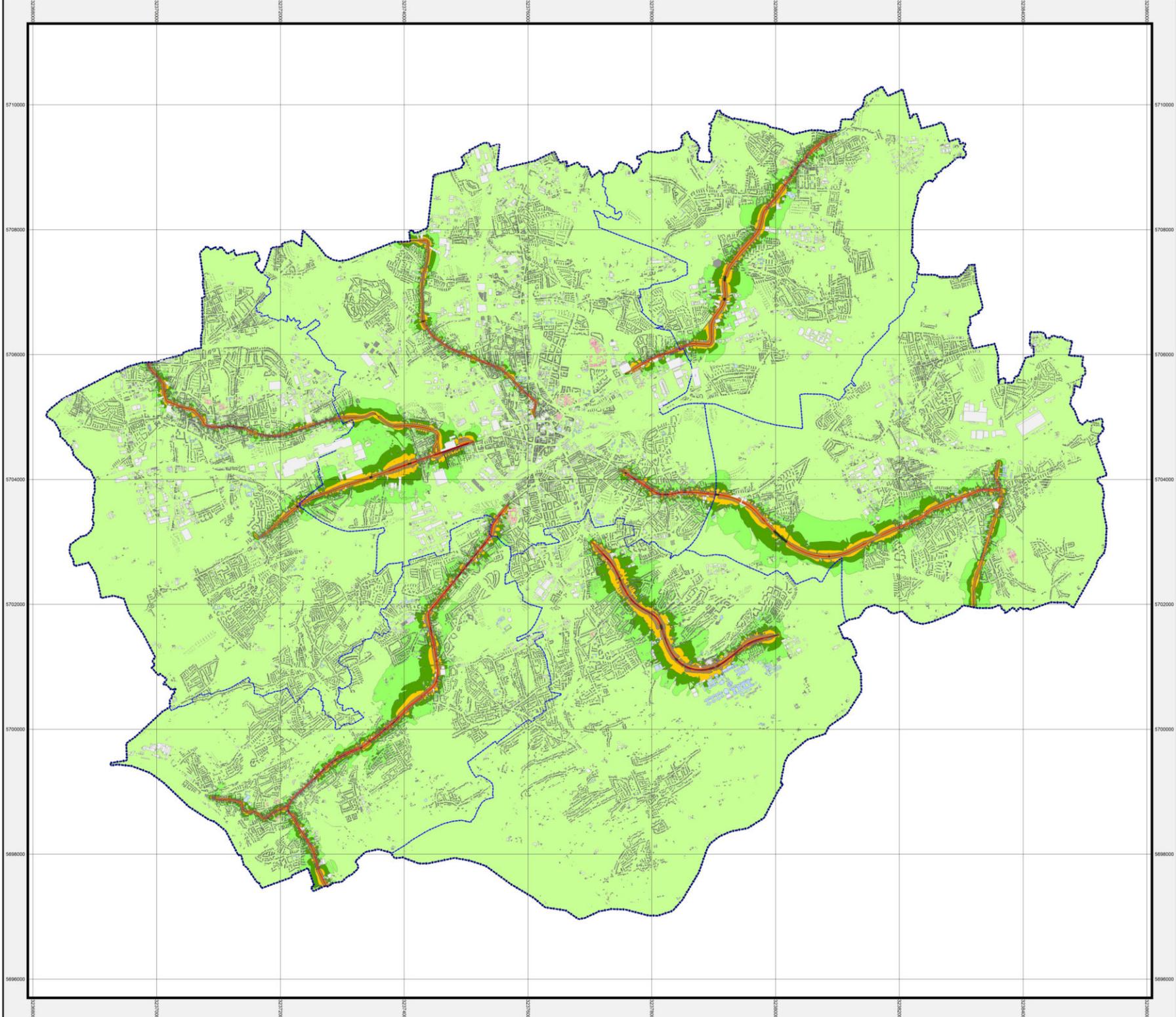

**Ergebnisse Ballungsraum Bochum**  
**- Quellenart: Schiene-Sonstige**  
**- BOGESTRA -**

- L<sub>DEN</sub> (Day-Evening-Night, Gesamttag - 24 h)  
 - Ergebnisse der flächenhaften Berechnung  
 - Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

**Basisdaten**  
 - 3D-Statmodell Bochum (2017)  
 - Digitales Geländemodell Bochum (2012)



  
**EU-Umgebungslärmrichtlinie**  
 - 3. Stufe Lärmkartierung -



**Zeichenerklärung**  
Allgemeine Objekte

- Stadtgrenze
- Bezirksgrenze

**Lärmquellen**

- Straßenbahn
- Stadtbahn
- Brücke

**Lärmschutzeinrichtungen**

- vorh. Mauer
- Lärmschutzwand
- Lärmschutzwall
- Lärmschutzwalkrone

**Gebäude**

- Hauptgebäude
- öffentl. Gebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

**Pegelwerte**  
L<sub>Night</sub> in dB(A)

<= 35	Light Green
35 <	Green
40 <	Dark Green
45 <	Yellow-Green
50 <	Yellow
55 <	Orange
60 <	Red-Orange
65 <	Red
70 <	Dark Red
75 <	Purple
80 <	Dark Blue

Maßstab 1:20000

0 200 400 800 1200 1600 2000 m

**Ergebnisse Ballungsraum Bochum**  
- Quellenart: Schiene-Sonstige  
- BOGESTRA -

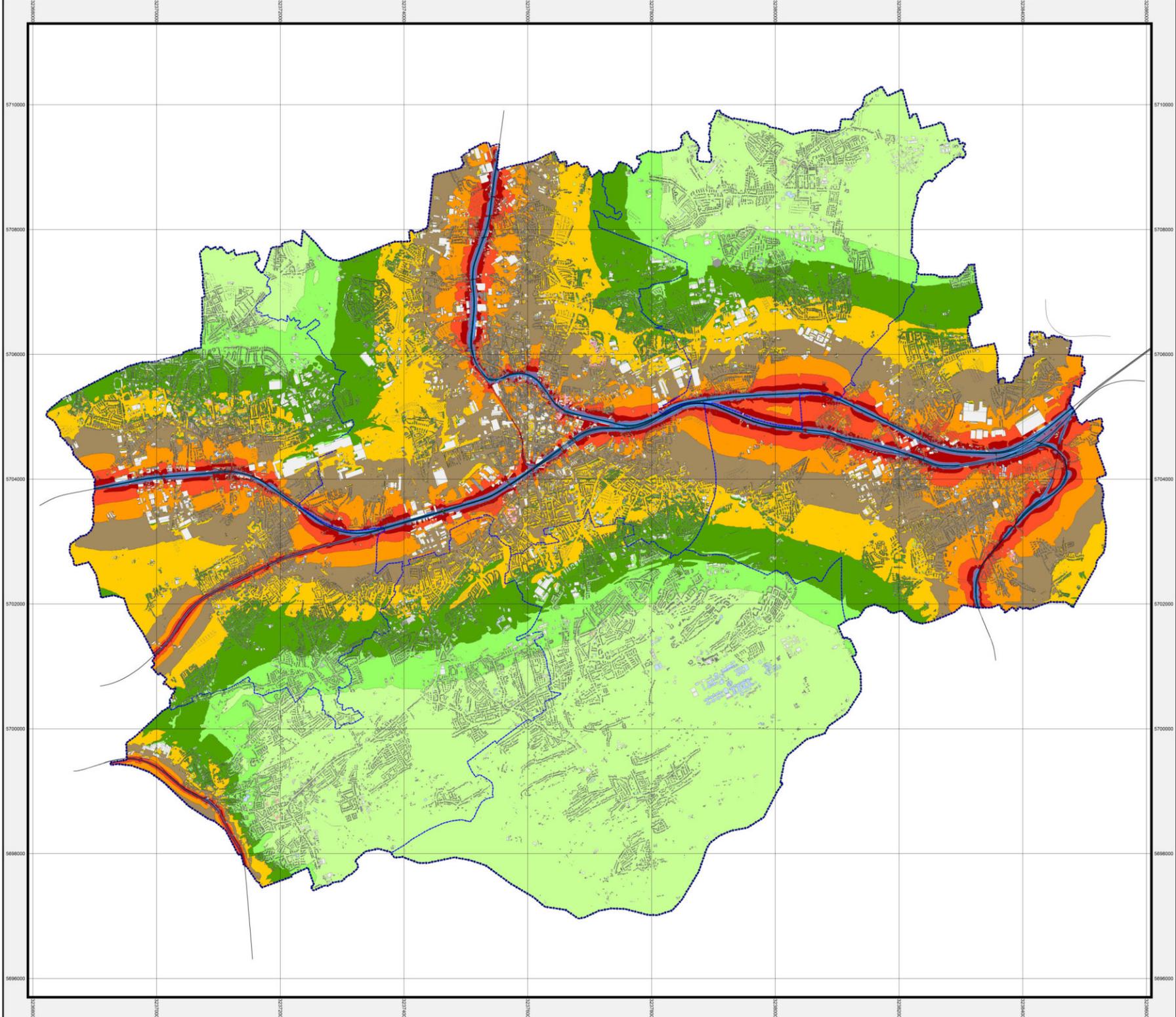
- L<sub>Night</sub> (22.00 - 06.00 Uhr, 8 h)  
- Ergebnisse der flächenhaften Berechnung  
- Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

**Basisdaten**  
- 3D-Stadtmodell Bochum (2017)  
- Digitales Geländemodell Bochum (2012)



**STADT BOCHUM**

**EU-Umgebungslärmrichtlinie**  
- 3. Stufe Lärmkartierung -



**Zeichenerklärung**  
Allgemeine Objekte

- Stadtgrenze
- Bezirksgrenze
- Lärmquellen**
- DB-Gleisstrasse
- Brücke
- Lärmschutzeinrichtungen**
- vord. Mauer
- Lärmschutzwand
- Lärmschutzwall
- Lärmschutzwalkrone
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- öffentl. Gebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

**Pegelwerte**  
 $L_{DEN}$  in dB(A)

	<= 35
	35 < <= 40
	40 < <= 45
	45 < <= 50
	50 < <= 55
	55 < <= 60
	60 < <= 65
	65 < <= 70
	70 < <= 75
	75 < <= 80
	80 <



Maßstab 1:20000  
0 200 400 800 1200 1600 2000 m

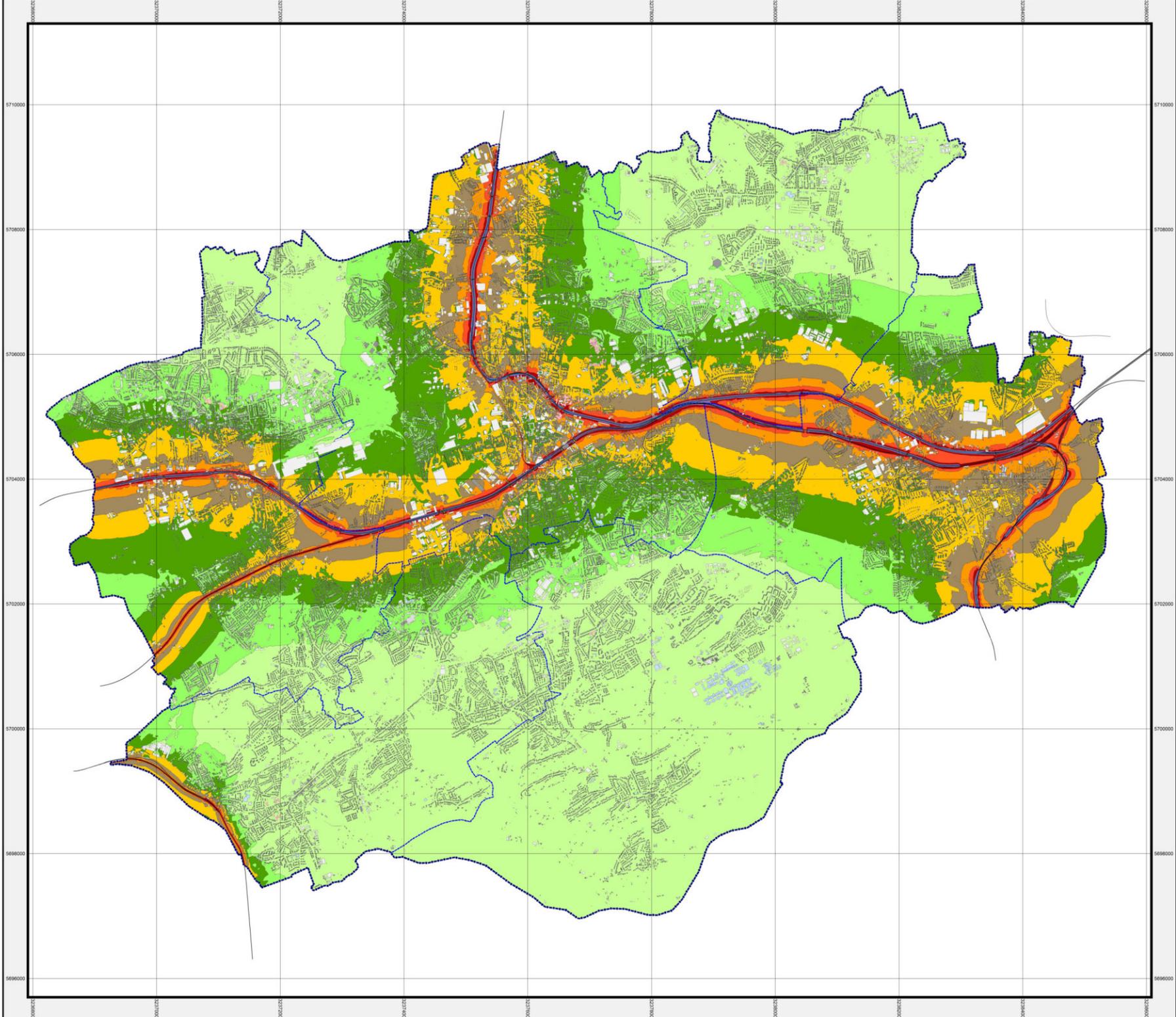
**Ergebnisse Ballungsraum Bochum**  
**- Quellenart: Schiene - Deutsche Bahn**

- $L_{DEN}$  (Day-Evening-Night, Gesamttag - 24 h)
- Ergebnisse der flächenhaften Berechnung
- Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

- Basisdaten**
- 3D-Stadtmodell Bochum (2017)
  - Digitales Geländemodell Bochum (2012)
  - Akustische Schiene: (c) Eisenbahn-Bundesamt (2017)
  - (c) DB Netz AG (2016)



**EU-Umgebungs-lärmrichtlinie**  
- 3. Stufe Lärmkartierung -



**Zeichenerklärung  
Allgemeine Objekte**

- Stadtgrenze
- Bezirksgrenze
  
- Lärmquellen**
- DB-Gleisstrasse
- Brücke
  
- Lärmschutzeinrichtungen**
- vord. Mauer
- Lärmschutzwand
- Lärmschutzwall
- Lärmschutzwalkrone
  
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- öffentl. Gebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Krankenhaus

**Pegelwerte  
L<sub>Night</sub> in dB(A)**

≤ 35	≤ 35
35 <	≤ 40
40 <	≤ 45
45 <	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	≤ 65
65 <	≤ 70
70 <	≤ 75
75 <	≤ 80
80 <	



Maßstab 1:20000  
 0 200 400 800 1200 1600 2000 m

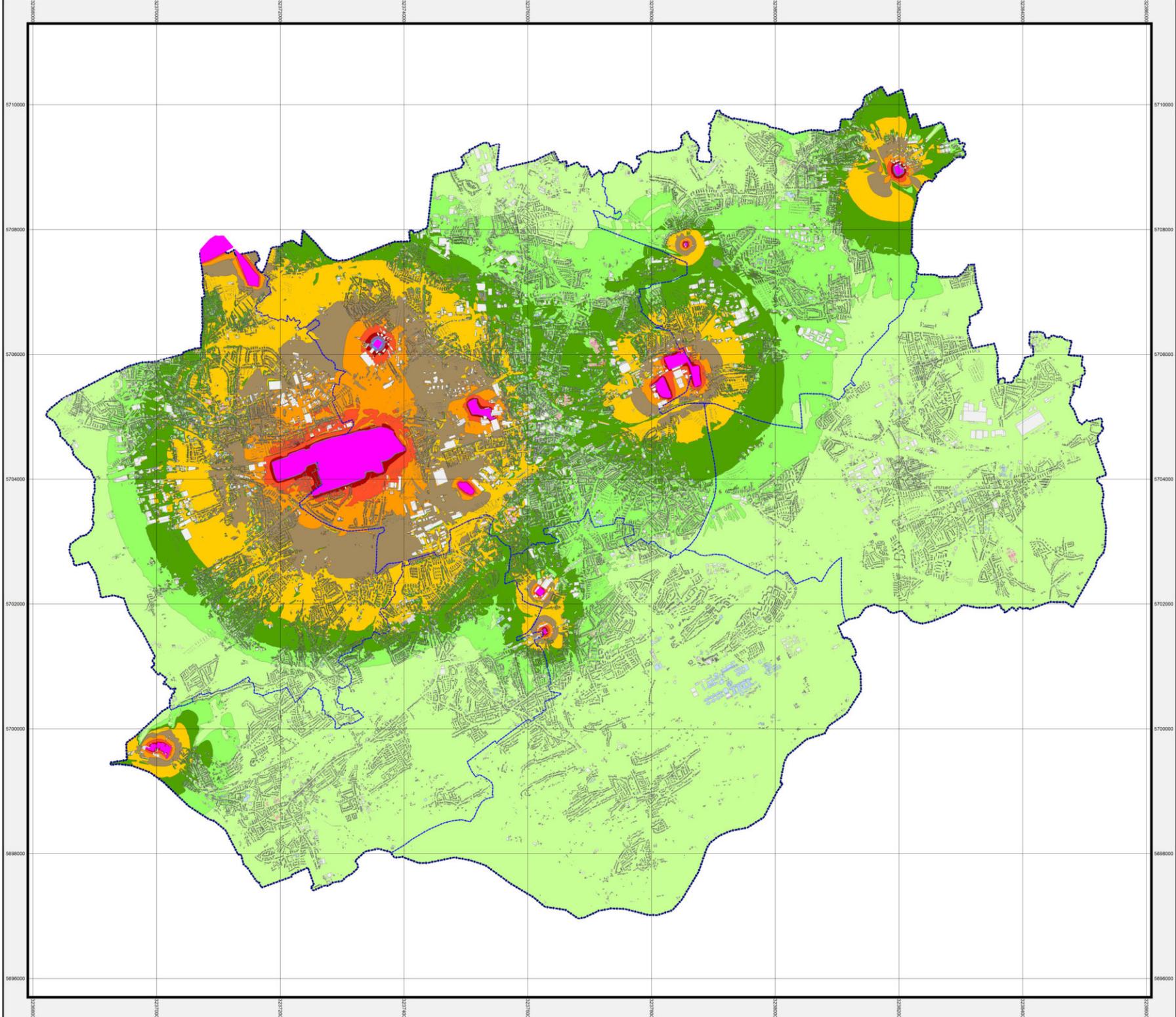
**Ergebnisse Ballungsraum Bochum  
- Quellenart: Schiene - Deutsche Bahn**

- L<sub>Night</sub> (22.00 - 06.00 Uhr, 8 h)
- Ergebnisse der flächenhaften Berechnung
- Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

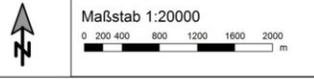
- Basisdaten**
- 3D-Stadtmodell Bochum (2017)
  - Digitales Geländemodell (2012)
  - Akustische Schiene: (c) Eisenbahn-Bundesamt (2017)
  - (c) DB Netz AG (2016)



**EU-Umgebungslärmrichtlinie  
- 3. Stufe Lärmkartierung -**



Zeichenerklärung Allgemeine Objekte		Pegelwerte L <sub>DEN</sub> in dB(A)	
—	Stadtgrenze	≤ 35	≤ 35
—	Bezirksgrenze	35 <	≤ 40
■	Industrie	40 <	≤ 45
—	vorn. Mauer	45 <	≤ 50
—	Lärmschutzwand	50 <	≤ 55
—	Lärmschutzwall	55 <	≤ 60
—	Lärmschutzwalkrone	60 <	≤ 65
■	Hauptgebäude	65 <	≤ 70
■	öffentl. Gebäude	70 <	≤ 75
■	Nebengebäude	75 <	≤ 80
■	Schule	80 <	≤ 80
■	Kindergarten		
■	Krankenhaus		



**Ergebnisse Ballungsraum Bochum**  
**- Quellenart: Industrie**

- L<sub>DEN</sub> (Day-Evening-Night, Gesamttag - 24 h)
- Ergebnisse der flächenhaften Berechnung
- Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

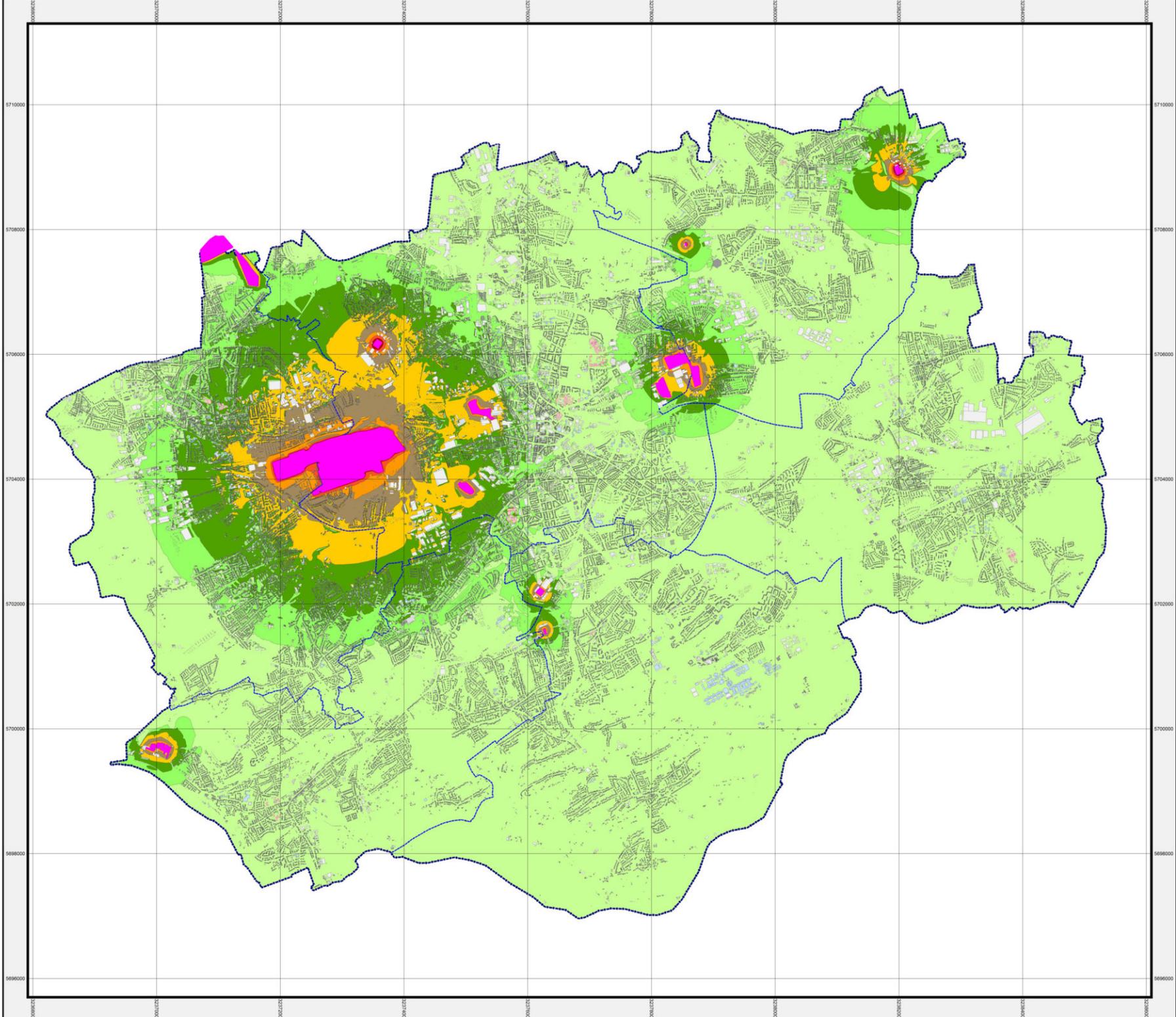
Basisdaten

- 3D-Stadtmodell Bochum (2017)
- Digitales Geländemodell Bochum (2012)

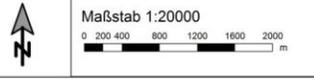


**STADT BOCHUM**

**EU-Umgebungsärmrichtlinie**  
 - 3. Stufe Lärmkartierung -



Zeichenerklärung Allgemeine Objekte		Pegelwerte L <sub>Night</sub> in dB(A)	
—	Stadtgrenze	≤ 35	≤ 35
—	Bezirksgrenze	35 <	≤ 40
■	Industrie	40 <	≤ 45
—	vorn. Mauer	45 <	≤ 50
—	Lärmschutzwand	50 <	≤ 55
—	Lärmschutzwall	55 <	≤ 60
—	Lärmschutzwalkrone	60 <	≤ 65
■	Hauptgebäude	65 <	≤ 70
■	öffentl. Gebäude	70 <	≤ 75
■	Nebengebäude	75 <	≤ 80
■	Schule	80 <	
■	Kindergarten		
■	Krankenhaus		



**Ergebnisse Ballungsraum Bochum**  
**- Quellenart: Industrie**

- L<sub>Night</sub> (22.00 - 06.00 Uhr, 8 h)
- Ergebnisse der flächenhaften Berechnung
- Immissionsorthöhe: 4 m über Gelände

Basisdaten

- 3D-Stadtmodell Bochum (2017)
- Digitales Geländemodell Bochum (2012)



**STADT BOCHUM**

**EU-Umgebungslärmrichtlinie**  
 - 3. Stufe Lärmkartierung -

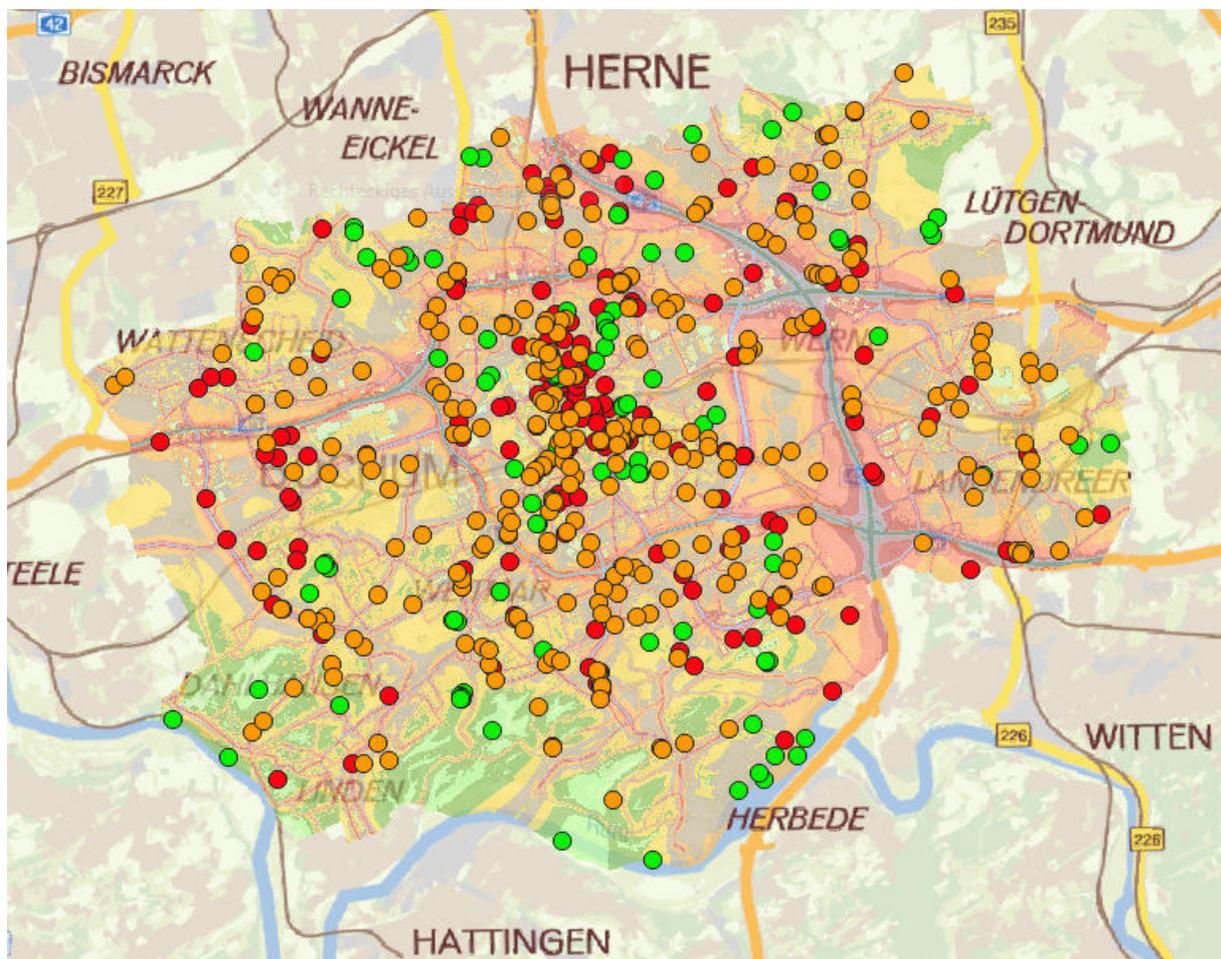
### Ergebnisse der Online-Beteiligung zur Lärmaktionsplanung

Die Stadt Bochum ist gesetzlich verpflichtet, Umgebungslärm (Lärm aus dem Straßen-, Schienen-, Luftverkehr sowie aus Industrieanlagen) zu erfassen und in sog. Lärmkarten darzustellen. Die aktuellen Lärmkarten aus dem Jahr 2018 finden Sie im Geoportal der Stadt Bochum.

Für die Lärmschwerpunkte sind Maßnahmen zu erarbeiten die geeignet sind, den Lärm zu mindern. Erstmals aufgestellt wurde dieser Plan bereits zum 01.10.2015. Hier wurden Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, lärmmindernder Asphalt oder die Veränderung von Straßenquerschnitten festgelegt und zu einem großen Teil bereits umgesetzt. Auch das „Lärmschutzfensterprogramm“ der Stadt Bochum mit einem Finanzvolumen von 1 Million EUR ist ein Ergebnis dieser Lärmaktionsplanung.

Der Plan wird nun fortgeschrieben. In einem ersten Schritt hierzu wurde gemeinsam mit der Hochschule für Gesundheit (hsg) die Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Prof. Dr. Heike Köckler, hsg-Professorin für Sozialraum und Gesundheit, und Daniel Simon, wissenschaftlicher Mitarbeiter an der hsg, haben digitale Methoden entwickelt, mit denen sie Menschen zu ihren Lebenswelten befragen können.

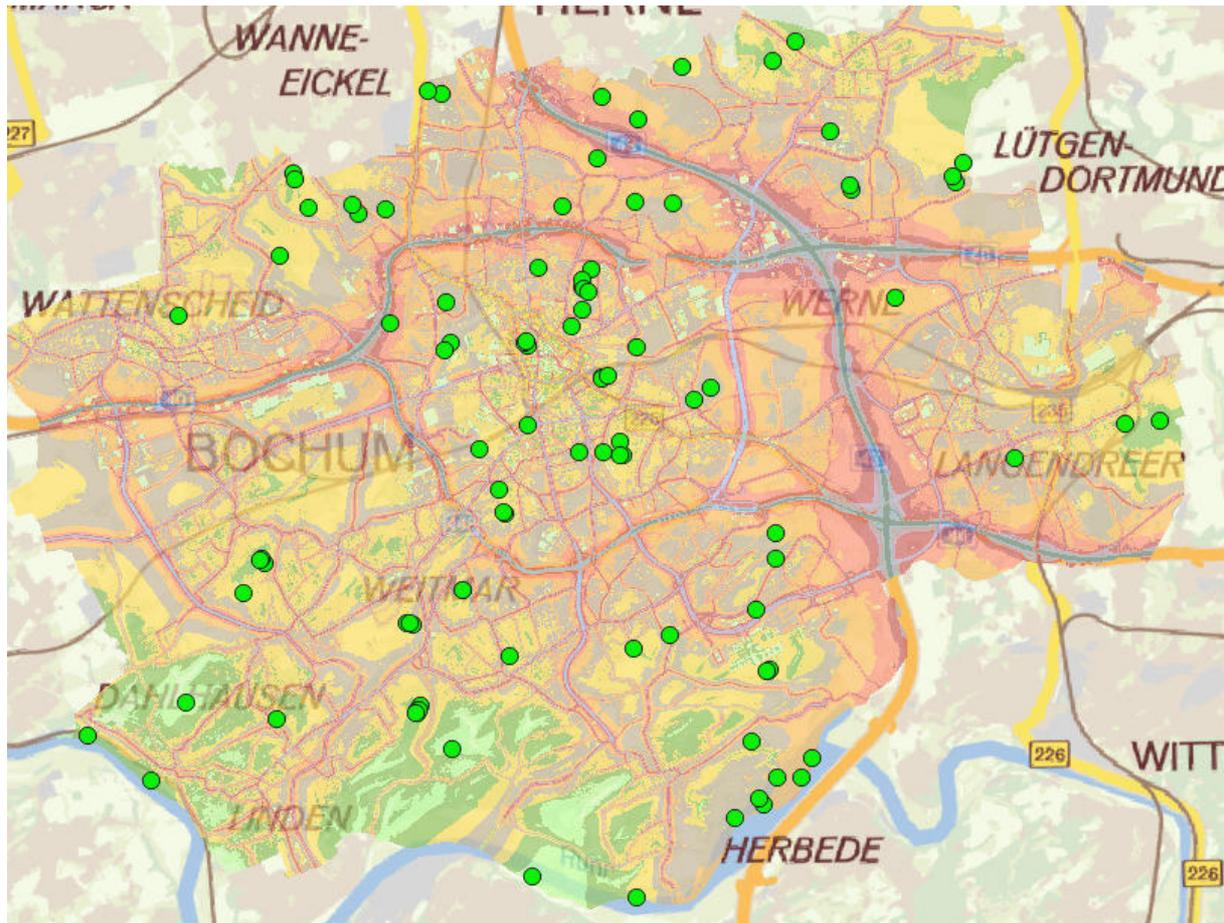
Über die Online-Beteiligung wurden insgesamt 659 Angaben zu lauten und leisen Orten sowie zu Lärm in Wohnung und Wohnumfeld gemacht und auf der Online-Karte entsprechend verortet. Insgesamt wurden 490 eindeutige Geräteerkennungen erfasst.



- Leise Orte [98]
- Laute Orte [198]
- Wohnumfeld/Wohnung [363]

Zusätzlich zu den „lauten Orten“ sollen bei der jetzigen Aktionsplanung auch „Ruhige Gebiete“ identifiziert werden. Denn Ziel der Lärmaktionsplanung ist es auch, diese „leisen Orte“ vor einer Lärmzunahme zu schützen.

Hier sah die Beteiligung wie folgt aus:

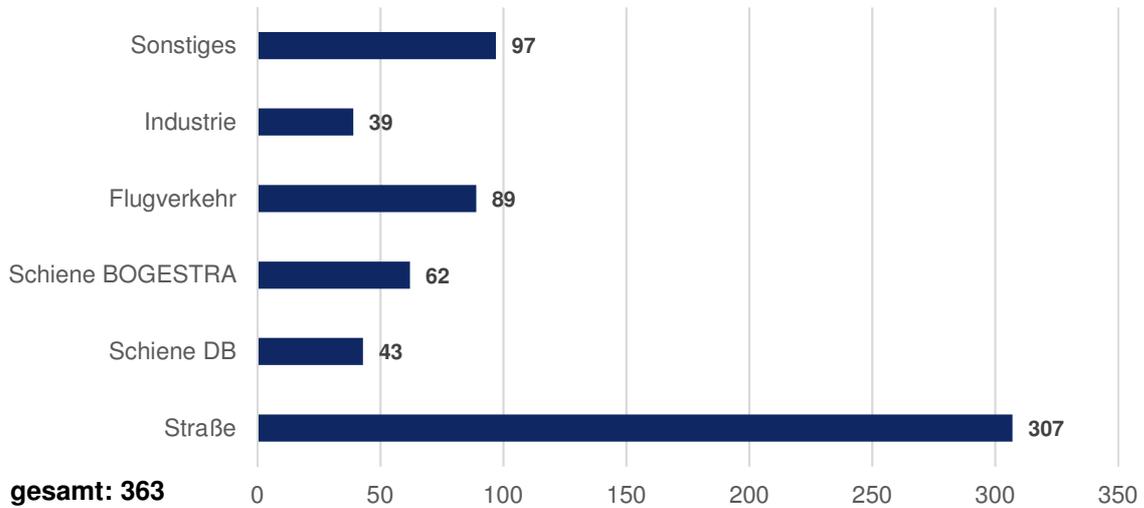


Die als ruhig empfundenen Gebiete sind somit in jedem Stadtbezirk zu finden und sind, wenn möglich, im weiteren Prozess vor einer Lärmzunahme zu schützen.

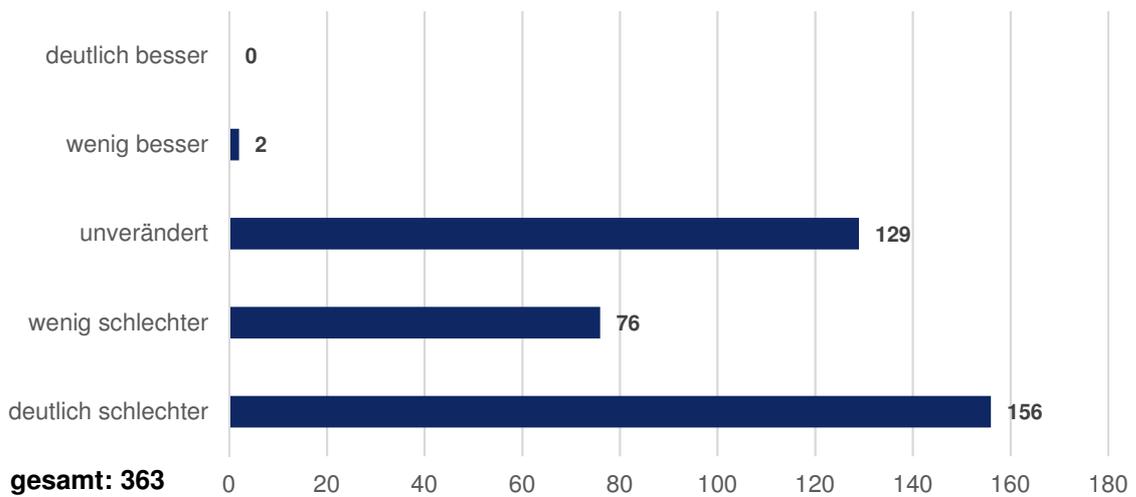
Ziel der Lärmaktionsplanung ist es aber weiterhin vorrangig, die subjektiv wahrgenommenen Lärmquellen in Wohnung und Wohnumfeld zu identifizieren.

Hier die Ergebnisse im Detail:

### Durch welche Art von Lärm fühlen sie sich in Ihrem Wohnumfeld belästigt?

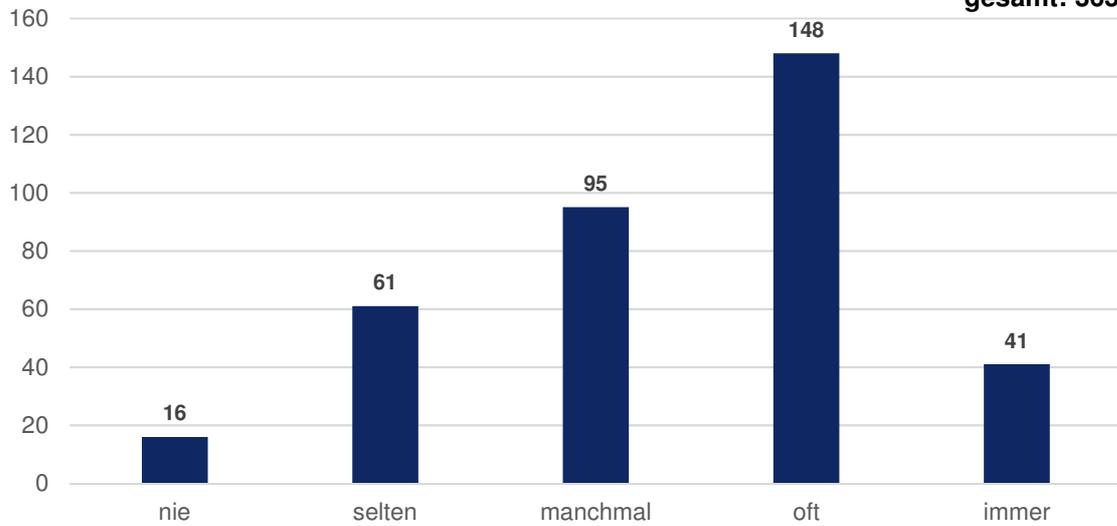


### Hat sich die Lärmsituation in Ihrem Wohnumfeld in den letzten 3 Jahren verändert?



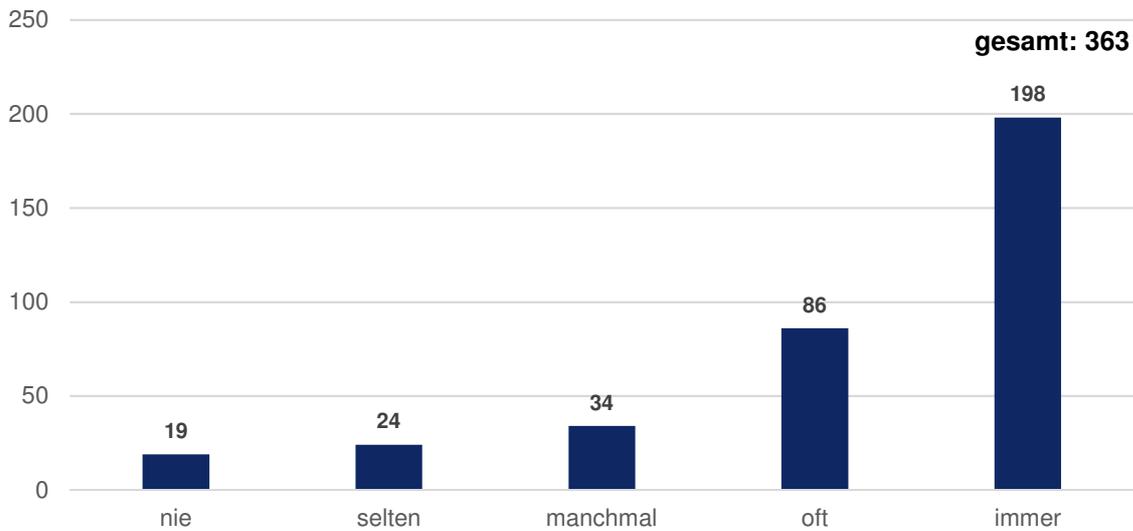
Wie häufig fühlen sie sich in Ihrer Wohnung bei geschlossenem Fenster von Lärm belästigt?

gesamt: 363

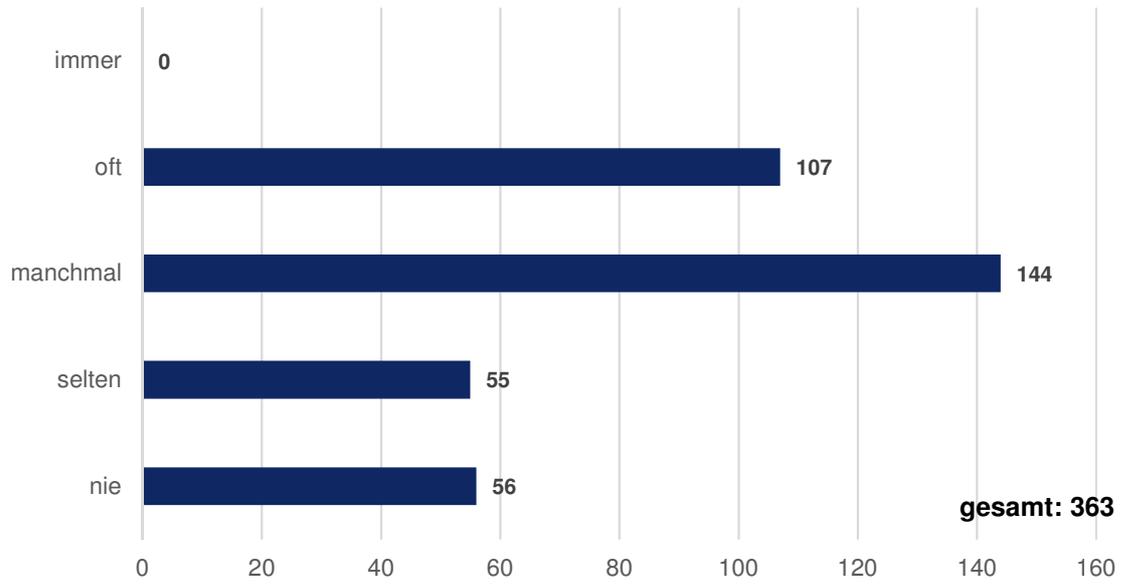


Wie häufig schließen sie ihre Fenster (oder Rollläden) beim Schlafen, um Ruhe vom Lärm von draußen zu bekommen?

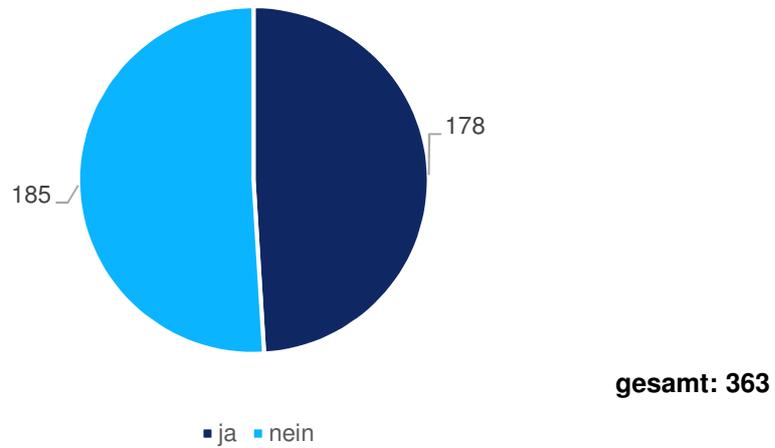
gesamt: 363



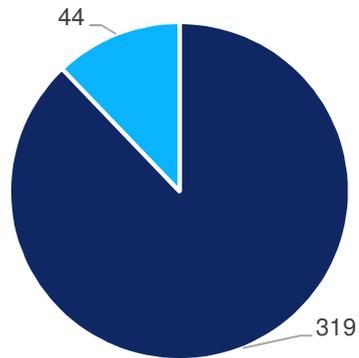
### Wie häufig haben Sie Schlafprobleme wegen Lärm?



### Schlafen Sie in einem von der Straße abgewandten Raum, um sich vor Lärm zu schützen?



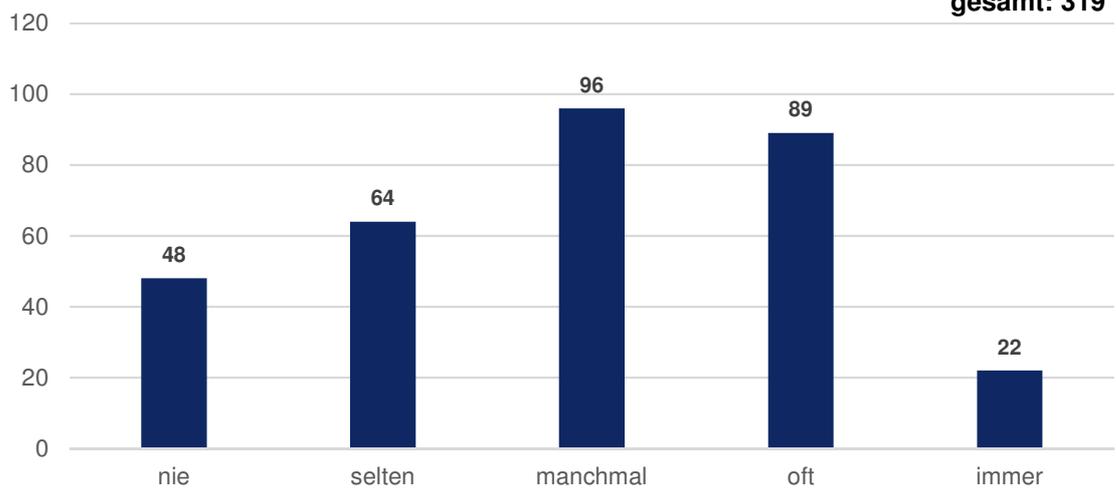
### Haben Sie einen Balkon oder Garten?



■ ja ■ nein

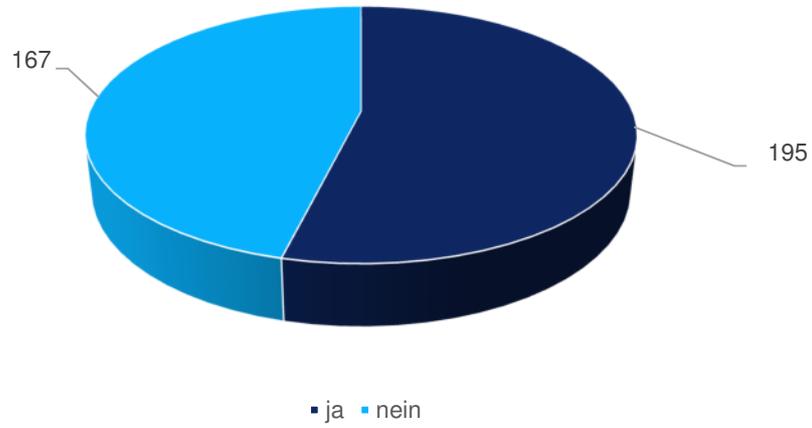
gesamt: 363

### Werden Sie durch Lärm davon abgehalten, Ihren Garten (bzw. Balkon/Terrasse) zu nutzen?



gesamt: 319

Haben sie bereits darüber nachgedacht, in eine andere Wohnung zu ziehen, weil ihnen das derzeitige Wohnumfeld zu laut ist?



Bezirk Mitte	Bereich / Straße / Abschnitt	Lärmschwerpunkt 2.Stufe Lärmaktionsplan 2015	Lärmschwerpunkt 3.Stufe Lärmaktionsplan 2021	Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung	Online-Beteiligung Anzahl	Stadt Bochum, Straßen.NRW	
						Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen	eigene Planung / bereits durchgeführte Maßnahmen
M-Str-1	Wittener Straße: AS Sheffield-Ring	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LS-Wand</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> <li>• Temporeduzierung</li> </ul>	Ja / 4	Straßen NRW wird die fehlende Beschilderung zu Tempo 80 in diesem Bereich wiederherstellen. Geschwindigkeitskontrollen können dort nicht durchgeführt werden, da dort kein geeigneter Standort festzustellen ist. Vorbehaltsstraßennetz (siehe Punkt 3.2. und 5.9 des Lärmaktionsplans).	./. Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
M-Str-2	Wittener Straße: Alsenstr. – Wasserstr.	16M 17M	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• --</li> </ul>	Ja / 6	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Bei Straßendeckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt. Förderprogramm zum passiven Lärmschutz.
M-Str-3	Wittener Straße: Bereich ZOB / K.-Schumacher Pl.	6M	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30</li> </ul>	Ja / 9	Vorbehaltsstraßennetz (siehe Punkt 3.2. und 5.9 des Lärmaktionsplans).	./.
M-Str-4	Allee-Str. / Essener Str.. Westring - A 448	14M 15M	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• --</li> </ul>	Ja / 5	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	14 M: Vorplanung zur Alleestr., zwischen Westring und Bessemer Str. mit Änderung des Straßenquerschnitts (und Anlage von Radverkehrsanlagen) in Vorbereitung. In diesem Zusammenhang wird auch der Einbau eines lärmmindernden Asphalts geprüft. 15 M: Tempo 30 pilotweise umgesetzt. Anlage von Radfahrstreifen gem. Vorlage Nr. 20201761 in Prüfung.
M-Str-5	Wattenscheider Str.: AS-A448 – Gahlensche Str.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	Ja / 1	Die Maßnahme wurde geprüft und für sinnvoll und machbar erachtet.	Die Wattenscheider Straße wurde in die Messplatzliste aufgenommen, so dass dort von Zeit zu Zeit Kontrollen mit dem städtischen Radarwagen stattfinden werden.
M-Str-6	Dorstener Straße: Nordring – AS A 40	1M 2M	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• --</li> </ul>	Ja / 6	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich Gahlensche Str. (von Overdyker Str. – bis Dorstener Str.) wurde bereits mit lärmminderndem Asphalt ausgestattet. Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wird ein Mobilitätskonzept für Hamme erarbeitet. Förderprogramm Passiver Lärmschutz. Bei Fahrbahnerneuerung Prüfung von lärmminderndem Asphalt.
M-Str-7	A 40: AS Hamme – AS Stadion	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schallschutzwände verbessern</li> <li>• Tunnel</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	Ja / 3	- siehe eigene Planung -	Straßen.NRW plant den 6streifigen Ausbau der A 40. Damit verbunden sind dann auch Lärmschutzmaßnahmen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung/Variantenuntersuchung ist bereits abgeschlossen. Zurzeit erfolgt die Linienfindung im Bereich A 40 AD Bo-West bis AS BO-Harpen.
M-Str-8	Herner Straße: A 40 – Rensingstraße	8M 9M 10M	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrolle Lkw-Verkehr</li> </ul>	Nein  Ja / 7	Kontrollen im fließenden Verkehr werden durch die Polizei vorgenommen.	Geschwindigkeitsreduzierung wurde bereits angeordnet. Es besteht eine Lkw-Durchfahrverbot auf der Herner Str. für Lkw über 7,5 t zwischen den BAB 40 und 43.
M-Str-9	Vierhausstraße: Herner Str. – Bergstr.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30</li> </ul>	Nein	Vorbehaltsstraßennetz (siehe Punkt 3.2. und 5.9 des Lärmaktionsplans).	Straßen.NRW plant den 6streifigen Ausbau der A 40. Damit verbunden sind dann auch Lärmschutzmaßnahmen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung/Variantenuntersuchung ist bereits abgeschlossen. Zurzeit erfolgt die Linienfindung im Bereich A 40 AD Bo-West bis AS BO-Harpen.

							Die Stadtwerke Bochum GmbH beabsichtigt die Erneuerung der dortigen Wassertransportleitung. In Abstimmung hierzu soll auch der Kanal erneuert werden. In diesem Zuge ist geplant, eine durchgehende Erneuerung der Fahrbahndecke über die Gesamtbreite vorzunehmen. Die Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich ab 2023 realisiert.
M-Str-10	Josephinenstr. / Tenthoffstr. / Heckertstr.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30</li> <li>• Schwelleneinbau</li> </ul>	Nein	Eine Geschwindigkeitsreduzierung wurde bereits teilweise umgesetzt. Ein Schwelleneinbau wird aus Lärmschutzgründen abgelehnt.	Der Bau eines Kreisverkehrs wurde bereits abgeschlossen.
M-Str-11	Riemker Straße: Dorstener Str. – DB- Br.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• --</li> </ul>	Ja / 4	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Durch die Öffnung der Hordeler Straße Richtung Norden wird eine Entlastung der Riemker Straße erwartet. Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Schriftliche Eingabe	Alte Wittener Str. / Ecke Wittener Str.		nein			Keine Maßnahmenvorschläge benannt.	Keine Maßnahmen geplant. Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.

Bezirk Wattenscheid	Bereich / Straße / Abschnitt	Lärmschwer- punkt 2. Stufe Lärmaktions- plan 2015	Lärmschwer- punkt 3.Stufe Lärmaktions- plan 2021	Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung	Online- Beteiligung Anzahl	Stadt Bochum, Straßen NRW	
						Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen	eigene Planung
W-Str-1	Zeppelindamm Zollstr. – S- Bahnbrücke	-	ja	• -	Ja / 1	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Anlage von geschützten Rad-, bzw. gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsanlagen in Vorbereitung.
W-Str-2	In der Hönnebecke Bh. Watt-Höntrop	-	ja	• -	Nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	/.
W-Str-3	Wattenscheider Hell.: Berliner Str. Stephanstr.	10W	ja	• Radspur einrichten	Ja / 3	Siehe eigene Planung.	Am Wattenscheider Hellweg sind Installationen von Fuß- und Radverkehrsanlagen in den Bereichen Stalleickenweg bis Stadtgrenze Essen, Stalleickenweg bis Stephanstr. sowie im Abschnitt Stephanstr. – Berliner Str. in Planung.
W-Str-4	Lohackerstr.: Wattenscheider H. – Westenfelder Str.	-	-	• Geschwindigkeitskontrolle • Instandsetzung Decke	Ja / 3	Die Lohackerstraße ist bereits Bestandteil regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen. Eine Deckenerneuerung ist zurzeit nicht geplant.	/.
W-Str-5	Westenfelder Straße / F.-Reuter-Str / A 40.: Lohackerstr. – Wibbeltstr.	9W	ja	• Tempo-30 • Instandsetzung Decke	Ja / 2	Straße des Vorbehaltsstraßennetzes (siehe Punkt 3.2. und 5.9 des Lärmaktionsplans). Bei Instandsetzung / Erneuerung des Straßenbelags wird der Einsatz von lärmminderndem Asphalt geprüft.	Verkehrskonzept Wattenscheid.
W-Str-6	A 40: Bereich Vietingstr. / Heidestr. / Buschstr.	-	-	• -	nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	6-streifiger Ausbau wurde abgeschlossen. Lärmschutz ist nach Lärmschutzvorsorgekriterien erfolgt.
W-Str-7	A 40: Bahnhofstr. – Berliner Str.	-	ja	• Lärmschutzwand reparieren • Geschwindigkeitskontrolle	Nein	Die gemeldeten Reparaturen werden durch Straßen.NRW geprüft und ggf. repariert.	/.
W-Str-8	Bahnhofstr. / F.-Ebert- Straße: A 40 - Lyrenstraße	5W	ja	• -	Ja	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Verkehrskonzept Wattenscheid.
W-Str-9	Voedestraße: F.-Ebert-Str. – Hansastr.	4W	ja	• Tempo-30 (5) • Radverkehrsanlagen • Straßenbelag sanieren	nein	Straße des Vorbehaltsstraßennetzes (siehe Punkt 3.2. und 5.9 des Lärmaktionsplans). Bei Erneuerung des Straßenbelages wird der Einsatz von lärmminderndem Asphalt geprüft.	Verkehrskonzept Wattenscheid.
W-Str-10	Hüllerstraße: F.-Ebert-Str. – Watermannsweg / Am Beisenkamp	2W  3W	ja	• Tempo-30 • Verengung • Geschwindigkeitskontrolle	Ja / 1  nein	Straße des Vorbehaltsstraßennetzes. (siehe Punkt 3.2. und 5.9 des Lärmaktionsplans). Kontrollen mit einem Messfahrzeug sind mangels geeignetem Standort nicht möglich. Eine Messung mit dem Stativ wird noch einmal geprüft.	Verkehrskonzept Wattenscheid.
W-Str-11	Weststr. / (Berliner Str): Jahnstr. – Berliner Str.	-	ja	• Tempo-30 • Geschwindigkeitskontrolle • Lkw-Verbot	Ja / 1		
W-Str-12	Günnigfelder Str.: Kirchstr.	-	-	• Zus. S-Bahn	nein		

Bezirk Nord	Bereich / Straße / Abschnitt	Lärmschwerpunkt 2. Stufe Lärmaktionsplan 2015	Lärmschwerpunkt 3. Stufe Lärmaktionsplan 2021	Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung	Online-Beteiligung Anzahl	Stadt Bochum, Straßen NRW	
						Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen	eigene Planung
Nord-Str-1	Castroper Hellweg: Schmaler Hellweg – Holthäuser Str	1-NO	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30</li> <li>• Durchfahrverkehr reduzieren</li> </ul>	Nein	Z.T. im Verkehrskonzept Bochum – Nord (Tempo 30 km/h zwischen Heinrichstr. und Holthäuser Str.); noch in Prüfung.	/.
Nord-Str-2	Castroper Hellweg: AS Gerthe – J.-Baumann Straße	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo reduzieren</li> <li>• --</li> </ul>	Ja / 3  nein	Straße des Vorbehaltstraßennetzes. Im VK Nord: Temporeduzierung von 60 auf 50 km/h zwischen Dietrich-Benking-Str. und Handwerksweg	Durch die Baulandentwicklung „Gerthe-West“ kann es zu mehr Verkehr im Bereich Gerthe Mitte kommen, insb. auf Castroper Hellweg und Nebenstr. Hiltroper Landwehr, Sodinger Str. Gleichzeitig könnte ein autoarmes/-freies Quartier, neue Mobilitätsinfrastruktur (u.a. MoBiStation) und die Prüfung von Verbesserungen im Netz (zweigleisiger Ausbau Strab, bessere Radwege, Einbahnstraßen etc.) auch zu einer Verbesserung beitragen.
Nord-Str-3	Harpener Feld: Wiemannskamp – A 43	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umleitung Lkw-Verkehr</li> </ul>	nein	Im VK Nord: Umfangreiche Weiter- und Neuentwicklung der Lkw-Führung notwendig.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Nord-Str-4	Wiescherstraße Heiksfeld – Frauenlobstraße	10 NO	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30</li> <li>• Durchfahrverbot Lkw &gt; 7 Tonnen</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	Ja / 1	Straße des Vorbehaltstraßennetzes. Messplatz vorhanden; es wird in regelmäßigen Abständen kontrolliert.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Nord-Str-5	A 43 / Hiltroper Straße In der Grume – Dietrich- Benking-Str.	2-NO	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktiver Lärmschutz A43</li> </ul>	Ja / 1	Straßen.NRW hat den Lärmschutz im Zusammenhang mit dem 6spurigen Ausbau geplant.	Im VK Nord: Temporeduzierung im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Hiltroper Str. (Ausschreibung voraussichtlich in 2021); Herausnahme aus dem Vorbehaltstraßennetz
Nord-Str-6	Kirchharpener Str. Ecksee - Kornweg	13-NO	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	Nein	Die Kirchharpener Str. wurde in die Liste der Messstandorte aufgenommen und in regelmäßigen Abständen kontrolliert.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Nord-Str-7	Gerther Straße: Harpener Hellweg - Tennisanlage	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querschnittsreduzierung</li> </ul>	Ja / 3	/.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Nord-Str-8	Harpener Hellweg: Schleipweg – Am Ruhrpark	5-NO	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30</li> <li>• Durchfahrverbot Lkw &gt; 7 Tonnen</li> </ul>	Ja / 1	Tempo 30 nachts sowie Lkw-Durchfahrverbot ab 7,5 t bereits umgesetzt.	Im VK Nord Zurzeit erfolgt die Neuplanung des Abschnitts zwischen Schleipweg und der Maischützenstr. Es ist eine Neuaufteilung der Straße mit einem zusätzlichen Radweg vorgesehen. In diesem Bereich wurde vor ca. 10 Jahren eine LoA-Decke eingebaut. Im Zuge der Maßnahme soll dieser Abschnitt dann wieder eine LoA-Decke erhalten.
Nord-Str-9	Auf dem Knust:	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• --</li> </ul>	Ja / 1	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Straßen.NRW hat den Lärmschutz im Rahmen des 6spurigen Ausbaus der A 43 mit eingeplant.
Schriftliche Eingabe	Friedrich-Engels-Str. / Lärm ausgehend vom Castroper Hellweg	-	nein	Lärmschutzwand zum Castroper Hellweg hin Geschwindigkeitskontrolle am Castroper Hellweg Geschwindigkeitsreduzierung	nein	Straße des Vorbehaltstraßennetzes. Im VK Nord: Temporeduzierung von 60 auf 50 km/h zwischen Dietrich-Benking-Str. und Handwerksweg	Geschwindigkeitskontrollen finden in regelmäßigem Abstand statt. Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.

Bezirk Ost	Bereich / Straße / Abschnitt	Lärmschwerpunkt 2. Stufe Lärmaktionsplan 2015	Lärmschwerpunkt 3. Stufe Lärmaktionsplan 2021	Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung	Online-Beteiligung Anzahl	Stadt Bochum, Straßen NRW	
						Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen	eigene Planung
Ost-Str-1	Baroper Str.: AS A 44 – Hörder Str.	-	Nein	• Passiver Lärmschutz	Ja / 2	6streifiger Ausbau durch Straßen.NRW geplant. Von AS Bo-Querenburg bis AK Bochum, I. Quartal 2022 erfolgt die Einleitung der Planfeststellung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-2	Alte Ümminger Str.: Nördl. A 44	-	Nein	• Passiver Lärmschutz	Nein	6streifiger Ausbau durch Straßen.NRW geplant. Von AS Bo-Querenburg bis AK Bochum, I. Quartal 2022 erfolgt die Einleitung der Planfeststellung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-3	Kaltehardstr.: Am Neggenborn – A. Weststr.	-	Nein	• Geschwindigkeitskontrollen	Nein	Hier finden in regelmäßigen Abständen Kontrollen statt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-4	Stiftsstr.: Südl. Alte Bahnhofstr.	-	Nein	• Geschwindigkeitskontrollen	Nein	Hier finden in regelmäßigen Abständen Kontrollen statt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-5	Unterstr.: KP Alte Bahnhofstr.	-	Nein	• Geschwindigkeitskontrollen	Nein	In diesem Bereich ist durch den Radweg und die Bushaltestelle keine Geschwindigkeitskontrolle möglich; im weiteren Verlauf gibt es aber einen Stellplatz für eine Stativmessung, die auch regelmäßig durchgeführt wird.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-6	Hauptstraße: Am Leithehaus - Wallbaumweg	10NO	Nein	• --	Nein	Keine Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-7	Am Heerbusch: Teimannstr. - Wallbaumweg		nein	• --	Ja / 1	Keine Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-8	Wallbaumweg: Hohlstr. – H.-Gustav-Str.	6NO	nein	• Tempo-30 mit Piktogramm	Nein	Hier finden bereits regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen statt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-9	Teimannstr.: Am Heerbusch – Zum Kühl	-	Nein	• Tempo-30 mit Piktogramm	Nein	/.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-10	Kreyenfeldstraße: Z.-Werner Heide – Teimannstr.	-	Nein	• Geschwindigkeitskontrollen	nein	Hier finden in regelmäßigen Abständen Kontrollen statt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert. Noch in 2021 wird in diesem Bereich die Fahrbahndecke erneuert.
Ost-Str-11	Werner H. / Helstr.: Nördl. AS 43	-	Nein	• Passiver Lärmschutz	Ja / 1	/.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Ost-Str-12	Laerfeldstraße: Werner H. – Süntumer Str.	-	Nein	• --	nein	Keine Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Schriftliche Eingabe	Langendreerstr. / Baroper Straße	-	Nein	Lärmschutz Baroper Str. zur A 448 Tempo 30 auf der Langendreerstr.	nein	/.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Schriftliche Eingabe	Alte Wittener Str. / Ecke Wittener Str.	-	nein	-	nein	Keine Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.

	Bereich / Straße / Abschnitt	Lärmschwerpunkt 2. Stufe Lärmaktionsplan 2015	Lärmschwerpunkt 3. Stufe Lärmaktionsplan 2021	Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung	Online-Beteiligung Anzahl	Stadt Bochum, Straßen NRW	
						Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen	eigene Planung
S-Str-1	Königsallee: Markstr. – Kemnader Str.	-	ja	• Geschwindigkeitskontrollen	Ja / 6	Zuständigkeit liegt bei Straßen.NRW	Deckensanierung in 2019 mit Splittmastix (-2 dB(A)) erfolgt.
S-Str-2	Kemnader Str.: Ministerstr. – Am Hang	8SWS / -	nein	• --	Nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-3	Universitätsstraße: Wasserstr. – A 43	-	-	• Tempo-50 (W-A 43) • LS-Wand (Uni-Mitte) • Radspur Uni-Mitte – Unterstr)	Ja / - 1 1	Anlage von geschützten Radfahrstreifen zwischen der Brücke Waldring und Wasserstr. als Pilotstrecke umgesetzt.	./.
S-Str-4	Markstr.: Unistr. – Glücksburgerstr.	-	nein	• --	Ja / 1	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Anlage von Radfahrstreifen (Unistr. – Stiepler Str.) bereits fertig gestellt. Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-5	Robert-Kochstr.: Zw. Hustadtring und Schattbachstr.	-	nein	• Einfahrverbot durchsetzen (insb. nachts) Lieferverkehr frei	Nein	./. Kein Lärmschwerpunkt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-6	Schattbachstr.: Nördl. Hustadtring	-	Nein	• --	Nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung. Kein Lärmschwerpunkt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-7	A 448: Königsallee – Unistr.	-	Nein	• Tempo-30	Nein	Zuständigkeit liegt bei Straßen NRW. Erhaltungsentwurf zwischen dem Autobahndreieck Bochum-West bis einschl. der Anschlussstelle Bochum-Wiemelhausen, Bau von Herbst 2012 bis Sommer 2015, Lärmsanierung erfolgt, Einbau lärmarmen Asphalt (-5 dB(A))	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-8	Borgholzstr. / Brenscheder Str. Königsallee – Unistr.	-	Nein	• -- • --	Nein Nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-9	Am Langen Seil	-	Nein	• --	Nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung. Kein Lärmschwerpunkt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-10	Schadowstraße	-	Nein	• --	Nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung. Kein Lärmschwerpunkt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
S-Str-11	Markstraße: Universitätsstr. – AS 448	-	Nein	• --	Ja / 2	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Anlage von Radfahrstreifen geplant, z.T. bereits umgesetzt. Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Schriftliche Eingabe	Markstr. Im Bereich Schadowstr.	-	Nein	Tempo 30 Kreisverkehr	Nein	Vorbehaltsstraßennetz.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
Schriftliche Eingabe	Kemnader Str., von Ministerstr. – Surkenstr.	8SWS	nein	-	nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.

Bezirk Südwest	Bereich / Straße / Abschnitt	Lärmschwerpunkt 2. Stufe Lärmaktionsplan 2015	Lärmschwerpunkt 3. Stufe Lärmaktionsplan 2021	Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung	Online-Beteiligung Anzahl	Stadt Bochum, Straßen NRW	
						Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen	eigene Planung
SW-Str-1	Hattinger Str.: Kohlenstr. – E.- Brandström-Str.	1-SWS	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenquerschnitt ändern</li> <li>• Geschwindigkeitskontrolle / - anzeige</li> </ul>	Ja / 2	Niederflurgerechter Haltestellenausbau und Anlage von Radfahrstreifen geplant; Straßenquerschnitt soll dabei verändert werden.	/.
SW-Str-2	Hattinger Str.: E.-Brandström-Str. – südl. Wasserstr.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30</li> </ul>	Ja / 2  nein	Straße des Vorbehaltstraßennetzes.	Niederflurgerechter Haltestellenausbau und Anlage von Radfahrstreifen geplant; Straßenquerschnitt soll dabei verändert werden.
SW-Str-3	Hattinger Str.: KP: Hattinger Str. / H.- König-Str. / Blankensteinstr.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Niederflurgerechter Haltestellenausbau und Anlage von Radfahrstreifen geplant; Straßenquerschnitt soll dabei verändert werden.
SW-Str-4	Hattinger Str.: Munscheider Damm – Am Schamberge	3-SWS	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	Ja / 1	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	/.
SW-Str-5	Hattinger Str.: Am Holzwege – Nöckerstr.	5-SWS	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraße (Am Holzwege)</li> <li>• Tempo 10 / 30</li> </ul>	Nein  nein	Einbahnstraße nicht zielführend. teilweise T-30 Pilotstrecke	/.
SW-Str-6	Wasserstraße: KP: Stensstraße Stensstr. - Springgorumallee	4-SWS	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehr</li> </ul>	Ja / 1  Nein	Straße des Vorbehaltstrassen- Kreisverkehr war nach einer älteren Prüfung nicht leistungsfähig.	/.
SW-Str-7	E.-Brandström-Str.:	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	Ja / 1	Keine Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert. Im Rahmen einer Einzelmaßnahme soll der Abschnitt zwischen der Hattinger Str. und der Rathenastr. Ab 2023 mit einem neuen Regelquerschnitt neu ausgebaut werden.
SW-Str-8	Natorpstr.: KP: Neulingssiepen	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kopfsteinpflaster entfernen / neue Decke</li> </ul>	Nein	Ob eine Aufnahme in das Straßenum- und Ausbauprogramm 2022/2023 erfolgen kann, wird noch geprüft.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
SW-Str-9	Markstraße: Kemnader Str. - Kellermannsweg	2-SWS	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenführung</li> </ul>	Nein	Keine Maßnahmen hinsichtlich Straßenführung geplant.	Anlage von Radfahrstreifen.
SW-Str-10	Markstraße: KP: K.-Friedrich-Str. / Kemnader Str. / H.-König- Str.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehr</li> <li>• Tempo 30</li> <li>• Schallschutzfensterprogramm fortführen</li> </ul>	Nein	Knotenpunkt wird ab dem IV. Quartal 2021 zum Kreisverkehr umgebaut. Dies bewirkt auch eine Temporeduzierung. Das Lärmschutzfensterprogramm läuft zunächst noch bis 2022.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
SW-Str-11	H.-König-Str.: Natropstraße - Blankensteinstraße	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> <li>• elektronische Anzeige</li> <li>• Fahrbahnverengung</li> </ul>	Ja / 1	Die Heinrich-König-Str. verfügt bereits weitestgehend über Radfahrstreifen. Es finden in regelmäßigen Abständen Geschwindigkeitskontrollen statt.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
SW-Str-12	Munscheider Damm: Nevelstr. – Munscheider str	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	Nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
SW-Str-13	Wuppertaler Straße Deimkestr. - Donnerbecke	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	Ja / 1	Keine Maßnahmenvorschläge aus Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.
SW-Str.-14	Dr.-C.-Otto-Str. Kreisverkehr / Kassenberger Str.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	nein	Keine Maßnahmenvorschläge aus Bürgerbeteiligung.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.

SW-Str.-15	Ferdinand-Krüger-Str.	-	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kopfsteinpflaster entfernen,</li> <li>• neue Fahrbahndecke</li> </ul>	nein	Die Ferdinand-Krüger-Str. (Abschnitt zwischen Lewacker und Laarmannstr.) wird in das Um- und Ausbauprogramm 2022/2023 aufgenommen.	Der Bereich weist keine LKZ über 100 je ha Fläche auf und wurde daher nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert. Im Jahr 2021 erfolgt die im Vorfeld erforderliche bergbauliche Sicherung des oberflächigen Flözabbaus. In 2022 soll dann der eigentliche Straßenbau in Abhängigkeit zu den in 2024 angedachten Kanalbauarbeiten ab der Straße Am Acker bis zur Laarmannstr. erfolgen.
------------	-----------------------	---	------	--	------	--	---

Bezirk / I. Nr. *1	Bereich / Straße / Abschnitt	LSP 3.Stufe	Benennung in der Online-Beteiligung Ja/nein (Anzahl)	Maßnahmen-vorschlag*4	Gewichtung*5	Stellungnahme	
						Stellungnahme der BOGESTRA	Stellungnahme / Eigene Planung Stadt Bochum
M-Sch-1	Dorstener Str. – Kreuzung Riemker Str.	nein	Ja (1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporeduzierung</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	0	- siehe allgemeine Stellungnahme -	Planungen zur Ertüchtigung des Knotenpunktes ruhen derzeit.
M-Sch-2	Dorstener Str. – Hedwigstr. – Fahrendeller Str.	Ja Dorstener Str. – Bahnhof Hamme – Brückstr. (LKZ 796,6)	Ja (9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporeduzierung</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	1	- siehe allgemeine Stellungnahme -	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Hamme in Vorbereitung.
M-Sch-3	Dorstener Str. – Amtsstr. - Seilfahrt	Ja BAB 40 – Seilfahrt (LKZ 334,4)	Ja (4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporeduzierung</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> </ul>	0	- siehe allgemeine Stellungnahme -	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Hamme in Vorbereitung.
M-Sch-4	Wattenscheider Str – Goldhammer Str. – An der Maarbrücke	nein	Ja (2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaltung LSA</li> </ul>	1	./.	Als das Steuergerät der LSA ausgetauscht wurde, musste die Steuerungssoftware neu programmiert werden. Dabei ist der zuständigen Signalbaufirma ein Programmierfehler unterlaufen, der zu einer zu frühen Freigabe der Straßenbahn führte. Dieser Fehler ist bereits 2020 behoben worden. Die Vorrangschaltung für die Straßenbahn läuft seitdem wieder zufriedenstellend.
M-Sch-5	Wittener Str. – Mettestr. - Nordhausenring	Ja Rombergstr. – Nordhausenring (LKZ 899,3)	Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	11	- siehe allgemeine Stellungnahme -	./.

\*1: aus der Bürgerbeteiligung / -info in den Bezirken

\*4: Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung / -info vor Ort

\*5: Gewichtung der Bürger/innen

Weitere Lärmschwerpunkte im Bezirk Mitte:	Bereich:	LKZ	Stellungnahme	
			Stellungnahme der BOGESTRA	Stellungnahme / Eigene Planung Stadt Bochum
M-Sch-7	Alleestr. / Essener Str. Von Helenenstr. – BAB 448	797,4	./.	Für die Alleestraße zwischen Westring und Bessemer Straße erarbeitet die Verwaltung aktuell eine Vorentwurfsplanung für einen Vollausbau.
M-Sch-8	Castroper Str. Von Quellenweg – An der Bochumer Landwehr	301,6	./.	Der Umbau der Castroper Straße im genannten Bereich als 2. Bauabschnitt befindet sich aktuell in Planung.

Bezirk / I. Nr. *1	Bereich / Straße / Abschnitt	LSP 3.Stufe	Nennung in der Online-Beteiligung Ja/nein (Anzahl)	Maßnahmen-vorschlag*4	Gewich-tung*5		
						Stellungnahme BOGESTRA	Stellungnahme / eigene Planung Stadt Bochum
W-Sch-1	Hochstr. Bahnhofstr. bis Querstr.	Ja LKZ 1.161,7	nein	• Technische Verbesserungen an Gesamtstrecke	1	./.	Verkehrskonzept Wattenscheid in Bearbeitung.

\*1: aus der Bürgerbeteiligung / -info in den Bezirken

\*4: Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung / -info vor Ort

\*5: Gewichtung der Bürger/innen

Weitere Lärmschwerpunkte im Bezirk Wattenscheid:	Bereich:	LKZ		
			Stellungnahme BOGESTRA	Stellungnahme / eigene Planung Stadt Bochum
W-Sch-2	Bochumer Str. Graf-Adolf-Str. bis Heidestr.	450,6	./.	Vollausbau einschl. Gleiserneuerung und Barrierefreiheit bereits abgeschlossen.
W-Sch-3	Bochumer Str. Heidestr. bis Breddestr.	1.090,1	./.	Vollausbau einschl. Gleiserneuerung und Barrierefreiheit bereits abgeschlossen.
W-Sch-4	Ückendorfer Str. Lohrheidestr. bis Stadtgrenze Gelsenkirchen	290,0	./.	./.

Bezirk / I. Nr. *1	Bereich / Straße / Abschnitt	LSP 3.Stufe	Nennung bei der Onlinebeteiligung Ja/nein (Anzahl)	Maßnahmen- vorschlag*4	Gewichtung*5	Stellungnahme der BOGESTRA	Stellungnahme / eigene Planung Stadt Bochum
N-Sch-1	Castroper Hellweg Bereich Schürbankstr.	nein	nein	• Fahrzeuge oder Schienen quietschen	2	Quietschgeräusche werden weitestgehend unterbunden durch den Einsatz von Schienenbenetzungsanlagen in den Variostraßenbahnen. Bei länger andauernder Trockenheit können temporär auftretende Quietschgeräusche leider nicht umfänglich vermieden werden.	<b>Behandlung des Themas „Verbesserung Straßenbahn-Anschluss“ bei Planungen zu Gerthe West.</b>  <b>Zweigleisiger Ausbau und Verlängerung bis Cöppencastrop (ÖPNV-Bedarfsplan).</b>
N-Sch-2	Castroper Hellweg Schwerinstr. bis Sodinger Str.	Ja Castroper Hellweg Von Heinrichstr. bis Holthäuserstr. (LKZ 881,8)	Ja (3)	Stau durch stehende Straßenbahnen	1	Es kommt zu Einschränkungen durch den nachfolgenden MIV aufgrund von Halt/Fahrgastwechsel.	<b>Behandlung des Themas „Verbesserung Straßenbahn-Anschluss“ bei Planungen zu Gerthe West.</b>  <b>Zweigleisiger Ausbau und Verlängerung bis Cöppencastrop (ÖPNV-Bedarfsplan).</b>

\*1: aus der Bürgerbeteiligung / -info in den Bezirken

\*4: Maßnahmvorschläge aus der Bürgerbeteiligung / -info vor Ort

\*5: Gewichtung der Bürger/innen

Bezirk / I. Nr. *1	Bereich / Straße / Abschnitt	LSP 3.Stufe	Nennung bei der Online-Beteiligung Ja/nein (Anzahl)	Maßnahmen-vorschlag*4	Gewichtung*5	Stellungnahme	
						Stellungnahme der BOGESTRA	Stellungnahme / eigene Planung Stadt Bochum
O-Sch-1	Hauptstr. Alte Bahnhofstr. Bis Hasselbringstr.	Ja Hauptstr. (Elsterstr. Bis Hasselbringstr.) Unterstr./Oberstr. (Ottilienstr. Bis Batestr.) LKZ 160,6	Ja (1)	• Geschwindigkeits- kontrollen	4	- Siehe allgemeine Stellungnahme -	./.
O-Sch-2	Unterstr. Ottilienstr. Bis Alte Bahnhofstr.	nein	Nein	Keine Maßnahme genannt	3	./.	./.
O-Sch-3	Unterstr. Waterfuhrweg bis Alte Weststr.	nein	nein	• Schienenreinigung nötig	2	Schienenreinigungen finden kontinuierlich statt, im Herbstzeitraum sogar mehrschichtig. In besonders intensiven Zeiten des Laub-, Ast- und Fruchtabfalls von Bäumen kann eine Geräuschentwicklung beim Befahren der Gleise leider nicht umfänglich vermieden werden.	./.

\*1: aus der Bürgerbeteiligung / -info in den Bezirken

\*4: Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung / -info vor Ort

\*5: Gewichtung der Bürger/innen

Bezirk / I. Nr. *1	Bereich / Straße / Abschnitt	LSP 3.Stufe	Nennung in der Online-Beteiligung Ja/nein (Anzahl)	Maßnahmen-vorschlag*4	Gewich-tung*5	Stellungnahme	
						Stellungnahme der BOGESTRA	Stellungnahme / eigene Planung Stadt Bochum
S-Sch-1	Universitätsstr. Heyenbergstr. bis Markstr.	nein	Ja (1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taktung abstimmen, durch Tunnel führen</li> </ul>	10	Die Taktung ist zum neuen Netz 2020 vom Rat der Stadt Bochum so beschlossen worden.	Rahmenplan Campus Bochum: In einem integrierten Planungsprozess soll der Campus Bochum in den kommenden Jahren zu einem zusammenhängenden, urbanen und leistungsfähigen Wissensquartier entwickelt werden. Um dieses Ziel zu erreichen soll mit dem „Rahmenplan Campus Bochum“ ein planerisches Gesamt- und Handlungskonzept entwickelt werden.
S-Sch-2	Universitätsstr. Spechtsweg bis Brücke	nein	nein	Keine Maßnahme genannt	2	./.	s.o.
S-Sch-3	Universitätsstr. Buscheyplatz bis Overbergstr.	nein	nein	Keine Maßnahme genannt	2	./.	s.o.

\*1: aus der Bürgerbeteiligung / -info in den Bezirken

\*4: Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung / -info vor Ort

\*5: Gewichtung der Bürger/innen

Bezirk / I. Nr. *1	Bereich / Straße / Abschnitt	LSP 3.Stufe	Nennung in der Online-Beteiligung Ja/nein (Anzahl)	Maßnahmen-vorschlag*4	Gewichtung*5	Stellungnahme	
						Stellungnahme der BOGESTRA	Stellungnahme / eigene Planung Stadt Bochum
SW-Sch-1	Hattinger Str. Von Bessemer Str. – Vorm Kiwitt	Ja Kleine Ehrenfeldstr. – Blankensteiner Str. (LKZ 1.997,5)	Nein	Keine Maßnahme vorgeschlagen	0	./.	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung.
SW-Sch-2	Hattinger Str. Kreuzung Kohlenstr.	Ja Siehe zu SW-Sch-1	Nein	• Ampelschaltungen anpassen	1	Die Ampelschaltungen sind bereits optimiert. Eine Vorrangschaltung für die Bahn ist eingerichtet.	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung.
SW-Sch-3	Hattinger Str. Feuerbachstr. – Menzelstr.	Ja Siehe zu SW-Sch-1	Nein	• Geschwindigkeits- kontrollen	0	./.	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung.
SW-Sch-4	Hattinger Str. Menzelstr. – Liebermannstr.	Ja Siehe zu SW-Sch-1	Ja (1)	• Vorrangschaltung	9	Eine Vorrangschaltung ist für die gesamte Hattinger Straße eingerichtet.	Durch eine Änderung der Software wurde die Steuerung der LSA bereits in 2020 optimiert.  Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung.
SW-Sch-5	Hattinger Str. Matthäusstr. – In der Uhlenflucht	Ja Siehe zu SW-Sch-1	Nein	• Tempo 30	4	- Siehe allgemeine Stellungnahme -	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung.
SW-Sch-6	Hattinger Str. Clevinghausstr. – Busbetriebshof	Ja Siehe zu SW-Sch-1	Nein	• Geschwindigkeits- begrenzung	0	- Siehe allgemeine Stellungnahme -	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung.
SW-Sch-7	Hattinger Str. Blankensteiner Str. – Heinrich-Königstr.	Ja Schloßstr. – Wuppertaler Str. (LKZ 604,2)	Nein	Keine Maßnahme vorgeschlagen	0	./.	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung.
SW-Sch-8	Hattinger Str. Am Holzwege – Dr.-C.-Otto-Str.	Ja Lindener Str. – Dr.-C.-Otto-Str. (LKZ 556,7)	Nein	Straßenbau/ Gleisarbeiten nötig (quietschen) Temporeduzierung	7	Aktuell wird der Schienenzustand als nicht akut erneuerungsbedürftig eingestuft.  - siehe allgemeine Stellungnahme -	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung. Zweigleisiger Ausbau und Verlängerung 318 zum Eisenbahnmuseum.
SW-Sch-9	Dr.-C.-Otto-Str. Kreuzung – Kurve Am Krüzweg	Ja Dr.-C.-Otto-Str. Von Hattinger Str. – Auf dem Pfade (LKZ 130,5)	nein	Temporeduzierung	2	- Siehe allgemeine Stellungnahme -	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung. Zweigleisiger Ausbau und Verlängerung 318 zum Eisenbahnmuseum.

SW-Sch-10	Dr.-C.-Otto-Str. Auf dem Holte – Otto-Wels-Platz	nein	Nein	Temporeduzierung	3	- Siehe allgemeine Stellungnahme -	Barrierefreier Haltestellenausbau und Vollausbau Hattinger Straße in Vorbereitung. Zweigleisiger Ausbau und Verlängerung 318 zum Eisenbahnmuseum.
SW-Sch-11	Hattinger Str. Bereich Am Grenzstück	nein	nein	Temporeduzierung	1	- Siehe allgemeine Stellungnahme -	./.

\*1: aus der Bürgerbeteiligung / -info in den Bezirken

\*4: Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerbeteiligung / -info vor Ort

\*5: Gewichtung der Bürger/innen

Weitere Lärmschwerpunkte im Bezirk Mitte:	Bereich:	LKZ		
			Stellungnahme der BOGESTRA	Stellungnahme / Eigene Planung Stadt Bochum
SW-Sch-12	Hattinger Str. Von Dr.-C.-Otto-Str. bis Surkenfeldstr.	296,5	Aktuell wird der Schienenzustand als nicht akut erneuerungsbedürftig eingestuft.	./.

## Stellungnahmen des Eisenbahnbundesamtes (EBA)

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung sind auch einige Lärmschwerpunkte für den Bereich „Schiene DB“ identifiziert und Maßnahmenvorschläge unterbreitet worden. Das EBA hat dazu wie folgt Stellung genommen:

Lfd. Nr.	Bereich	Maßnahmen-vorschlag	Stellungnahme EBA
1	Bochum Hauptbahnhof	Lärmschutzwände	Für den Bochumer Hauptbahnhof ist eine schalltechnische Untersuchung vorgesehen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, ist ersichtlich, ob und wenn ja welche Maßnahmen ergriffen werden.
2	Wattenscheid Hauptbahnhof	Lärmschutzwände	Der Bahnhof Wattenscheid befindet sich an der Strecke 2160 etwa bei Bahn-km 9,7. Für den Streckenabschnitt ist eine schalltechnische Untersuchung vorgesehen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, ist ersichtlich, ob und wenn ja welche Maßnahmen ergriffen werden.
3	Bahnlinien vom Bo.-Hbf. bis Herne Wanne-Eickel Hbf.	Durchgängige Lärmschutzwände	Der genannte Bereich betrifft die Strecke 2153. Wie in Tabelle 3 zu erkennen ist, sind für diese Strecke mehrere schalltechnische Untersuchungen vorgesehen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, ist ersichtlich, ob und wenn ja welche Maßnahmen ergriffen werden.
4	Bochum-Hamme	Lärmschutzwände zu beiden Seiten	Wie in Tabelle 3 zu erkennen ist, sind für diese Strecke mehrere schalltechnische Untersuchungen vorgesehen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, ist ersichtlich, ob und wenn ja welche Maßnahmen ergriffen werden.
5	Bahnübergang Eickeler Str.	Einstellung des nächtlichen Güterverkehrs	Ein nächtliches Fahrverbot für Güterzüge mit dem Ziel der Lärminderung ist nicht vorgesehen, da dies zu einer Kapazitätsminderung des Schienennetzes führen würde und so der verkehrs- und umweltpolitisch sinnvollen Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene entgegenwirke. Deshalb werden andere Maßnahmen ergriffen, um den Lärm durch Güterverkehr auf der Schiene zu mindern. Seit 2013 fördert die Bundesregierung die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf leise Bremstechnik. Der Stand der Umrüstung wird laufend evaluiert. Nach Auswertung der Registerdaten ergibt sich zum 05. August 219, dass über 73 % der 183.000 auf dem deutschen

			<p>Schienenetz verkehrenden Güterwagen mit leisen Bremssohlen ausgestattet sind.</p> <p>Zum Fahrplanwechsel 2020/2021 dürfen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienenetz verkehren. Das Gesetz zum Verbot des Betriebes lauter Güterwagen ist am 29. Juli 2017 in Kraft getreten. Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet damit grundsätzlich das Fahren lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienenetz. Damit ist sichergestellt, dass auch bei künftig erhöhten Zugzahlen die erzielte Lärminderung Bestand hat.</p>
6	Bahnlinie Sophienstr. / Signalstr.	Lärmschutzwände sind nicht ausreichend.	<p>Der genannte Bereich befindet sich an der Strecke 2152 etwa bei Bahn-km 0,2. Wie aus der Tabelle 3 ersichtlich, ist eine schalltechnische Untersuchung der Strecke 2152 von Bahn-km 0,2 – 0,5 vorgesehen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, ist ersichtlich, ob und wenn ja welche Maßnahmen ergriffen werden.</p>
7	Auf der Kluse	Güterverkehr einschränken oder modernere Züge und Waggons	Siehe Ausführungen zur lfd. Nr. 5.
8	Auf den Scheffeln / Salzstr.	Lärmschutzwände	<p>Der genannte Bereich befindet sich an der Strecke 2158 etwa bei Bahn-km 152,1. Wie aus der Tabelle 3 ersichtlich, ist eine schalltechnische Untersuchung der Strecke 2158 von Bahn-km 151,2 – 152,6 vorgesehen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, ist ersichtlich, ob und wenn ja welche Maßnahmen ergriffen werden.</p>
9	Lüsender Str.	Lärmschutzwände	<p>Der genannte Bereich befindet sich an der Strecke 2151 etwa bei Bahn-km 56,4. Wie aus der Tabelle 3 ersichtlich, ist eine schalltechnische Untersuchung der Strecke 2151 von Bahn-km 54,5 – 56,4 sowie von Bahn-km 56,4 – 56,7 vorgesehen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, ist ersichtlich, ob und wenn ja welche Maßnahmen ergriffen werden.</p>

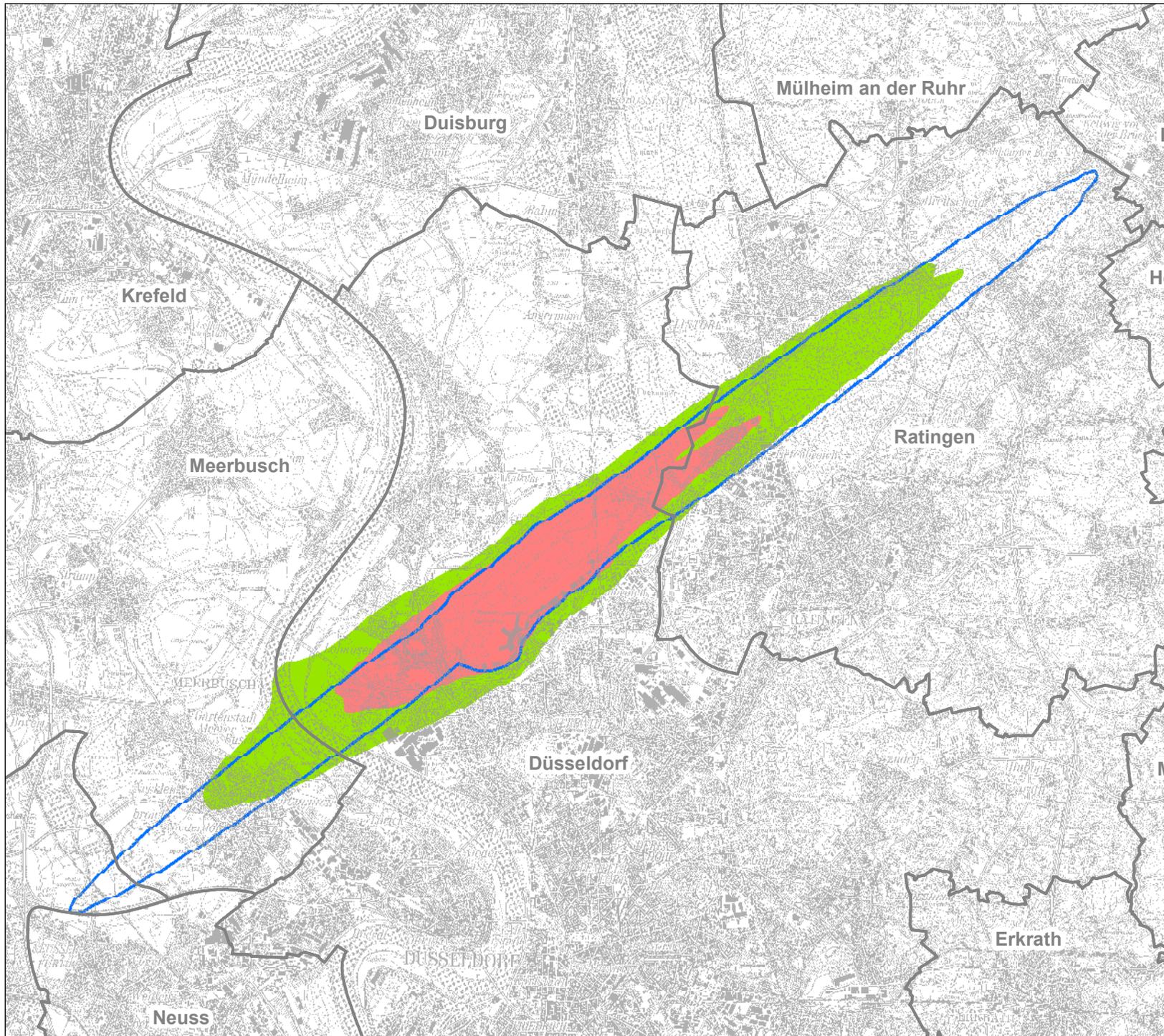


## Flughafen Düsseldorf

### Übersichtskarte Lärmschutzbereiche

**Karte 1**

Stand: 02.07.2010

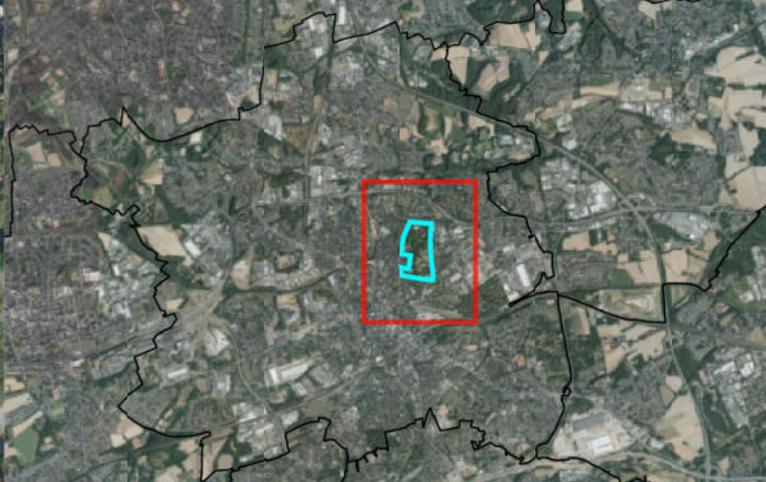
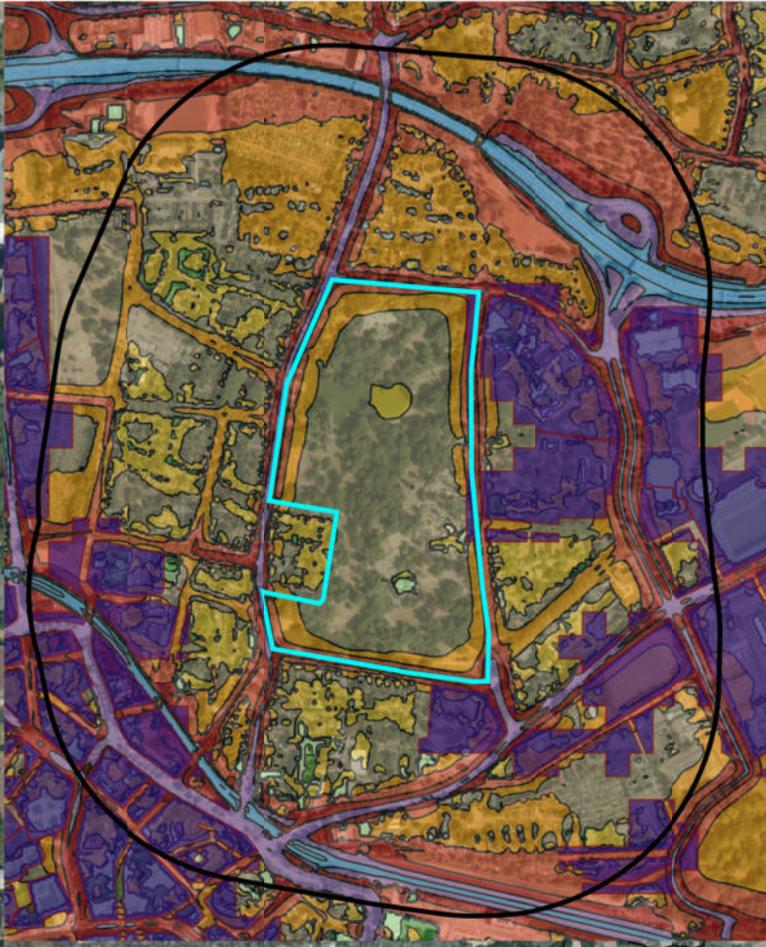


1:50.000

0 500 1.000 2.000 3.000 4.000 5.000  
Meter

#### Legende

-  Tagsschutzzone 1
-  Tagsschutzzone 2
-  Nachtschutzzone
-  Gemeindegrenzen



## Potentialflächen für ruhige Gebiete in Bochum

Bezeichnung: Stadtpark

Typ: Innerstädtische und stadtnahe Erholungsflächen / Parkanlagen

Größe: 0,31 km<sup>2</sup>

Statistischer Bezirk: Bochum Mitte

Öffentlich: Ja

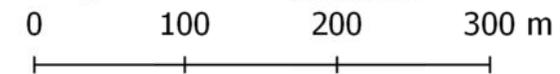
Erschließung: Durch ÖPNV erreichbar

Schallpegel Randbereich: 65 - 70 dB(A)

Schallpegel Kernbereich: 45 - 50 dB(A)

Ausstattung:

- Gastronomie
- Kinderspielplatz
- See
- Tiergarten
- Minigolf
- Tischtennisplatten
- Bootsverleih
- Rosengarten



### Legende

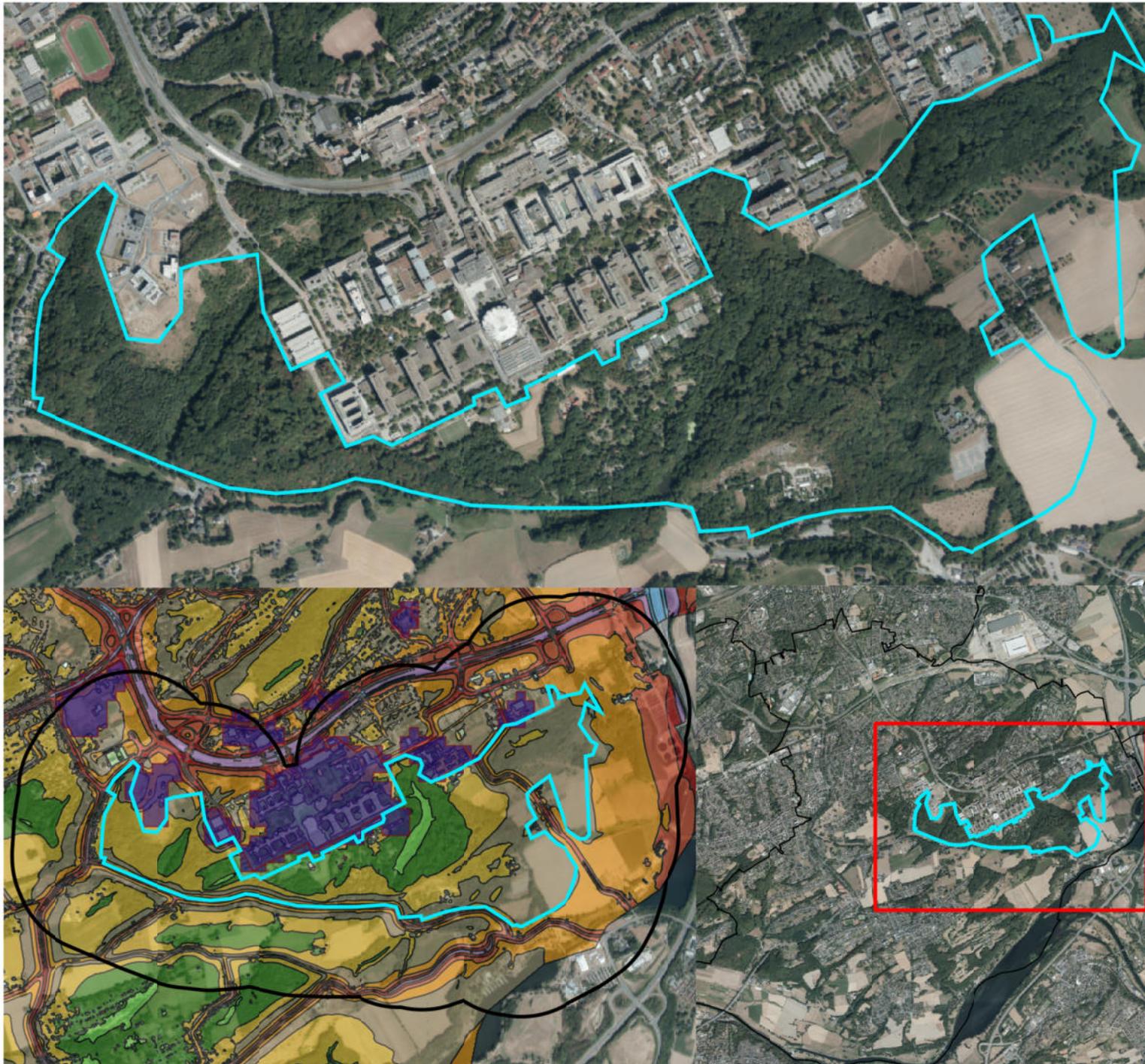
- Stadtpark
- Einzugsradius (500m)
- LDAY Gesamtlärm in dB (A)

- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- 75 - 80

Hitzeinseln (SUHEI)

DOP NRW





## Potentialflächen für ruhige Gebiete in Bochum

Bezeichnung: Kalwes

Typ: Besonders ruhige Natur- und Landschaftsräume

Größe: 1,5 km<sup>2</sup>

Statistischer Bezirk: Bochum Süd

Öffentlich: Ja

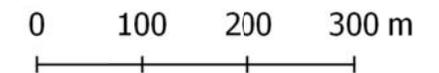
Erschließung: Durch ÖPNV erreichbar

Schallpegel Randbereich: 45 - 50 dB (A)

Schallpegel Kernbereich: 35 - 40 dB (A)

Ausstattung:

- Gastronomie
- See
- Botanischer Garten (mit Öffnungszeiten)



### Legende

Kalwes

Einzugsgebiet (500m)

LDAY Gesamtlärm in dB (A)

35 - 40

40 - 45

45 - 50

50 - 55

55 - 60

60 - 65

Hitzeinseln (SUHEI)



DOP NRW



## Potentialflächen für ruhige Gebiete in Bochum

Bezeichnung: Laerholz

Typ: Ruhige Naherholungsgebiete

Größe: 0,52 km<sup>2</sup>

Statistischer Bezirk: Bochum Süd

Öffentlich: Ja

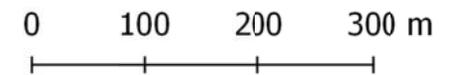
Erschließung: Durch ÖPNV erreichbar

Schallpegel Randbereich: 60 - 65 dB(A)

Schallpegel Kernbereich: 40 - 45 dB(A)

Ausstattung:

- Kinderspieplatz
- Basketballkörbe
- Tischtennisplatten
- Fussballplatz



## Legende

Laerholz

Einzugsradius (500m)

LDAY Gesamtlärm in dB(A)

40 - 45

45 - 50

50 - 55

55 - 60

60 - 65

65 - 70

Stadtbezirke

Hitzeinseln (SUHEI)

DOP NRW



## Auswertungen der Stellungnahmen der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Nr.	Bezirk	Straße / Bereich	Verfasser	Inhalt der Stellungnahme	Belastungs- schwerpunkt	Stellungnahme der Verwaltung
1	./.	./.	LWL-Archäologie für Westfalen	Es wird um erneute Beteiligung bei konkreten Maßnahmen gebeten, sollten diese mit Erdarbeiten verbunden sein.	./.	Die Stellungnahme wird Beachtung finden.
2	./.	./.	BR Arnsberg-Immissionsschutz	Es bestehen grundsätzlich keine immissionsschutzrechtlichen Bedenken.	./.	./.
3	./.	./.	Gelsenwasser AG	keine Anregungen oder Bedenken.	./.	./.
4	./.	./.	BR Arnsberg-Bodenordnung	keine Betroffenheit.	./.	./.
5	./.	./.	BR Münster-Luftverkehr	keine Bedenken.	./.	./.
6	./.	./.	Ericsson GmbH	keine Einwände.	./.	./.
7	./.	./.	Untere Naturschutzbehörde Bochum	Es wird um erneute Beteiligung bei größeren Baumaßnahmen gebeten. Bei passivem Lärmschutz ist der gesetzliche Artenschutz zu beachten. Einige potenzielle ruhige Gebiete befinden sich in Landschaftsschutzgebieten. Hier sind die Verbote und Gebote der Landschaftspläne einzuhalten. Die Naherholungsbereiche am Ümminger See und Tippelsberg sollten Berücksichtigung finden.	./.	Die Stellungnahme wird Beachtung finden. Die Naherholungsgebiete am Ümminger See und Tippelsberg zählen zu den potenziellen ruhigen Gebieten und werden bei der künftigen Teilfortschreibung als solche geprüft.
8	./.	./.	Stadtbetrieb Castrop-Rauxel	Maßnahme 5N: Bei Prüfung von lärminderndem Asphalt sollte der Bereich auf dem Castroper Hellweg erweitert werden: Von Schürbankstr. - Stadtgrenze Castrop-Rauxel.	5N	Der Belastungsschwerpunkt befindet sich auf dem Castroper Hellweg zwischen Schürbankstr. und Bövinghauser Hellweg. Bei konkreter Planung wird die Anregung überprüft.
9	./.	./.	"	Es wird darum gebeten, das geplante Bauvorhaben an der Stadtgrenze Bochum/Castrop-Rauxel verkehrstechnisch, insbesondere hinsichtlich der zusätzlichen Lkw-Verkehre bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen, um die Gerther Straße nicht zusätzlich zu belasten.	nicht Bochumer Stadtgebiet	Die Lärmaktionsplanung bezieht sich auf den Ist-Zustand auf Bochumer Stadtgebiet. Bei dem angesprochenen Bauvorhaben finden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens Verkehrs- und somit Lärmzunahmen Berücksichtigung.
10	./.	./.	Mingas-Power	Planung eines Standortes zur Grubengasgewinnung- und -verwertung an der Brelohstr.	./.	Die Planung befindet sich nicht in der Nähe von Wohnbebauungen. Die Stellungnahme der Mingas-Power wird an die Bodenschutzbehörde der Stadt Bochum weitergeleitet.
11	./.	./.	Fernstraßen-Bundesamt	Bei der vorliegenden Lärmaktionsplanung werden keine konkreten Bauvorhaben im Nahbereich der Bundesautobahnen festgesetzt. Bei derartigen konkreten Planungen wird um erneute Beteiligung gebeten.	./.	Die Stellungnahme wird Beachtung finden.
12	./.	./.	Eisenbahn-Bundesamt	Die Linie 2165 von Essen-Überruhr nach Bochum-Dahlhausen ist bei der Hauptlärmquelle Schienenverkehr Deutsche Bahn zu berücksichtigen. Einige ruhige Gebiete befinden sich in der Nähe von Schienenwegen und können entsprechend beeinträchtigt sein.	./.	Die Strecke 2165 wird bei der nächsten Lärmkartierung berücksichtigt. Die Kriterien zur Ausweisung der ruhigen Gebiete sind im LAP dargelegt.

				Maßnahmen an den Autobahnen richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Grenzwerten der RLS-19. Über diese Werte hinausgehender Immissionsschutz kann nicht realisiert werden.		
13	/.	/.	Autobahn-GmbH		/.	/.
14	/.	/.	HCR Herne	keine Anregungen oder Bedenken.	/.	/.
15	/.	/.	Landeseisenbahnverwaltung NRW	keine Anregungen oder Bedenken.	/.	/.
16	/.	/.	Stadtwerke Bochum	Grundsätzlich bestehen keine Bedenken. Es wird bei konkreten Planungen von Baumaßnahmenum erneute Beteiligung gebeten. Das Heizkraftwerk Hiltrop ist auf dem modernsten schallimmissionsverhindernden Stand gebracht worden. Nach Messungen des LANUV sind keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen.	/.	Bei konkreten Bauvorhaben findet eine erneute Beteiligung statt. Das Heizkraftwerk Hiltrop befindet sich nicht in der Nähe von Wohnbebauungen.
17	/.	/.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	keine Anregungen oder Bedenken.	/.	/.
18	/.	/.	Stadtentwicklung Stadt Bochum	Es wird darum gebeten, das Thema Temporeduzierung intensiv in den Fokus zu nehmen.	/.	Die Temporeduzierung wird als eines der wichtigsten Maßnahmen zur Lärmreduzierung angesehen. Es werden zunächst aber weiterhin in den Pilotprojekten Möglichkeiten zur Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierungen erprobt.
19	/.	/.	Stadt Gelsenkirchen	keine Anregungen oder Bedenken.	/.	/.
20	/.	/.	Stadt Dortmund	keine Anregungen oder Bedenken.	/.	/.
21	/.	/.	Emschergenossenschaft	keine Anregungen oder Bedenken.	/.	/.
22	Wat	/.	Stadt Essen	Von den potenziellen ruhigen Gebieten im Bochumer Westen könnte das Gewerbegebiet Adlerstr. Betroffen sein. Es wird angeregt, im 1.000m-Abstand zum Gewerbegebiet kein ruhiges Gebiet festzulegen, um die Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbegebietes zu erhalten. Darüber hinaus bittet die Stadt Essen, bei der Festlegung der ruhigen Gebiete die Bauleitplanung / Generelle Planung zu beteiligen.	/.	DieAnmerkungen werden bei der Teilfortschreibung zu den ruhigen Gebieten mit berücksichtigt.
23	Süd	Stadtteil Steinkuhl	Bürger*in	Neubau und Inbetriebnahme der A448 Querspange: Lärmschutz im Bereich der Hanielstr. unzureichend. Verkehrszunahme auf der Markstr.; Inbetriebnahme des DHL-Zentrums: Zunahme des LKW-Verkehrs auf der Markstr.; Fluglärm über Steinkuhl; Der Bezirk Bochum-Süd sei in der Lärmaktionsplanung unterrepräsentiert.	/.	A448 - Lärmschutz: Dieser richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen der RLS19, welche Berücksichtigung fand. Verkehrszunahme auf der Markstr.: Diese wird im Rahmen der anstehenden erneuten Lärmkartierung berücksichtigt. Verkehrszunahme durch DHL: Diese wurde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens im Rahmen des Verkehrs- und Schallschutzgutachtens prognostiziert. Eine erneute Betrachtung kann erst im Rahmen der nächsten Lärmkartierung stattfinden. Fluglärm: Es wird auf die Stellungnahme des Flughafens Düsseldorf verwiesen. Der Bezirk Bochum Süd weist nur wenige Lärmschwerpunkte auf, die alle gesamt einer Betrachtung unterzogen wurden.

24	Süd	Kosterstraße / Königsallee	Bürger*in	Tempo 50	./.	kein Lärmschwerpunkt; zu Tempo 50 gab es bereits mehrere Stellungnahmen der Verwaltung; auf diese wird verwiesen.
25	Süd	Universitätsstraße	Bürger*in	Schienenlärm durch U35		Die Anregung wurde an die BOGESTRA zwecks Prüfung und Stellungnahme in eigener Zuständigkeit abgegeben.
26	Mitte	Alte Wittener Straße	Bürger*in	Lärm ausgehend von Tankstelle mit 24 h Zulassung; schallabsorbierendes Grün wurde entfernt.	./.	kein Verkehrslärm; Abgabe an die gemeinsame untere Umweltschutzbehörde der Städte Dortmund, Bochum und Hagen mit der Bitte um Stellungnahme in eigener Zuständigkeit. Schallabsorbierendes Grün: Ein Heckenstreifen ist nicht in der Lage, Schallemissionen abzufangen.
27	./.	Stadtgebiet Bochum	Bürger*in	Geschwindigkeitsreduzierung grundsätzlich auf 30 km/h	./.	Hierzu fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage.
28	Südwest	Waldesrand	Bürger*in	Lärm durch Abfallentsorgung.	./.	kein Lärmschwerpunkt; Anregung wurde an die USB Bochum GmbH zur Beantwortung abgegeben (ist durch den USB bereits erfolgt).
28	Wat	Höntroper Straße	Bürger*in	Verlängerung des Tempo-30-Abschnitts b der Abzweigung Op de Veih; Verbesserung des allgemeinen Straßenzustands sowie der Radwege	./.	kein Lärmschwerpunkt; keine rechtliche Grundlage; allgemeiner Straßenzustand sowie Radwege werden geprüft.
30	Ost	Werner Hellweg	Bürger*in	Abschnitt BAB 43 bis Rüsingstr.: Einhaltung der Geschwindigkeit durch Überwachungsanlagen; Lärm durch Güterzüge	./.	kein Lärmschwerpunkt; zum Güterverkehrslärm wird auf die Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes verwiesen.
31	Mitte	Hattinger Straße	Bürger*in	Lärm durch Glockengeläut der Mauritiuskirche	./.	kein Verkehrslärm; zuständigkeitshalber an die Gemeinsame untere Umweltschutzbehörde abgegeben.
32	Mitte	Immanuel-Kant-Straße	Bürger*in	Tempo 30	./.	kein Lärmschwerpunkt; keine gesetzliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung gegeben.
33	Südwest	Königsallee	Bürger*in	Geschwindigkeitsüberwachung Kreuzung Bernecker- und Prinz-Regent-Str. sowie Kreuzung Markstr.	./.	kein Lärmschwerpunkt, Geschwindigkeitsüberwachungen finden regelmäßig statt.
34	Mitte	Lohring	Bürger*in	Lärm städt. Sportplatz durch Jugendliche	./.	kein Verkehrslärm; an das Jugendamt zwecks Überprüfung und Beantwortung in eigener Zuständigkeit abgegeben.
35	Nord	BAB 40	Bürger*in	Berücksichtigung von Lärmschutz im Bereich Bochum-Harpen beim 6spurigen Ausbau	./.	Beim 6-spurigen Ausbau der BAB 40 ist Lärmschutz gesetzlich vorgeschrieben und wird entsprechend durch die Autobahn GmbH eingeplant. Eine Stellungnahme der Autobahn GmbH ist bereits erfolgt.
36	Wat	Günnigfelder Str.	Bürger*in	von Haus-Nr. 140 - 150 Lärmschutzwand und Tempo 30	./.	kein Lärmschwerpunkt, max. 58/49 dB, keine gesetzliche Grundlage für Tempo 30 gegeben.
37	Wat	Harkortstraße	Bürger*in	unzureichender Lärmschutz an der A 40	./.	kein Lärmschwerpunkt, Abgabe der Anregungen an die Autobahn GmbH zwecks Prüfung und Stellungnahme in eigener Zuständigkeit.