



Gemeinde Herzebrock-Clarholz

Lärmaktionsplan (Stufe 4)
Fortschreibung der Stufe 3

Aufstellende Behörde:

Gemeinde Herzebrock-Clarholz
Fachbereich 3
Planen Bauen Umwelt
Am Rathaus 1

33442 Herzebrock-Clarholz



Inhalt

1	Allgemeine Angaben	3
2	Bewertung der Ist-Situation	5
3	Maßnahmenplanung	8
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	13
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	16
6	Evaluierung des Aktionsplans	17
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	18
8	Anhang.....	19



1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Gemeinde:	Herzebrock-Clarholz
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05754020
Vollständiger Name der Behörde:	Gemeinde Herzebrock-Clarholz
Straße:	Am Rathaus
Hausnummer:	1
PLZ:	33442
Ort:	Herzebrock-Clarholz
E-Mail:	Kontakt@herzebrock-clarholz.de
Internet-Adresse:	www.herzebrock-clarholz.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz liegt innerhalb von Nordrhein-Westfalen am westlichen Rand des Regierungsbezirkes Detmold und am östlichen Rande des Münsterlandes im ländlichen Raum. Das nächste Oberzentrum Bielefeld ist verkehrlich über Bundes- und Landesstraßen, die Autobahn A2 sowie über die Bahnstrecke Münster-Bielefeld zu erreichen.

Die Einwohnerzahl von Herzebrock-Clarholz beträgt 16.379 (Stand: 30.09.2023), die Fläche 79,3 km² ^[1]. Zur Gemeinde gehören insgesamt 2 Ortsteile.

Hauptlärmquelle, welche in die Gemeinde einwirkt, ist die Bundesstraße B64, welche beide Ortsteile durchschneidet.

[1] Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Link: www.statistikportal.de/gemeindeverzeichnis/05754020



1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Übersicht Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [1]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes [2]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärm-schutzmaß-nahmen [3]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen [4]
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Altenheimen	57 / 47	64 / 54	70 / 60	45 / 35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59 / 49	64 / 54	70 / 60	50 / 35 (WR) 55 / 40 (WA)
Dorf-/ Kern-/Mischgebiet	64 / 54	66 / 56	72 / 62	60 / 45
Urbanes Gebiet	64 / 54	-	-	63 / 45
Gewerbegebiet	69 / 59	72 / 62	75 / 65	65 / 50

Tabelle 1: Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz

[1] Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

[2] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

[3] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

[4] Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.



2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/ veröffentlicht.

Die nachfolgenden Inhalte wurden dem Bericht des LANUV über die Lärmkartierung der Gemeinde Herzebrock-Clarholz entnommen:

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	584	307	174	153	3

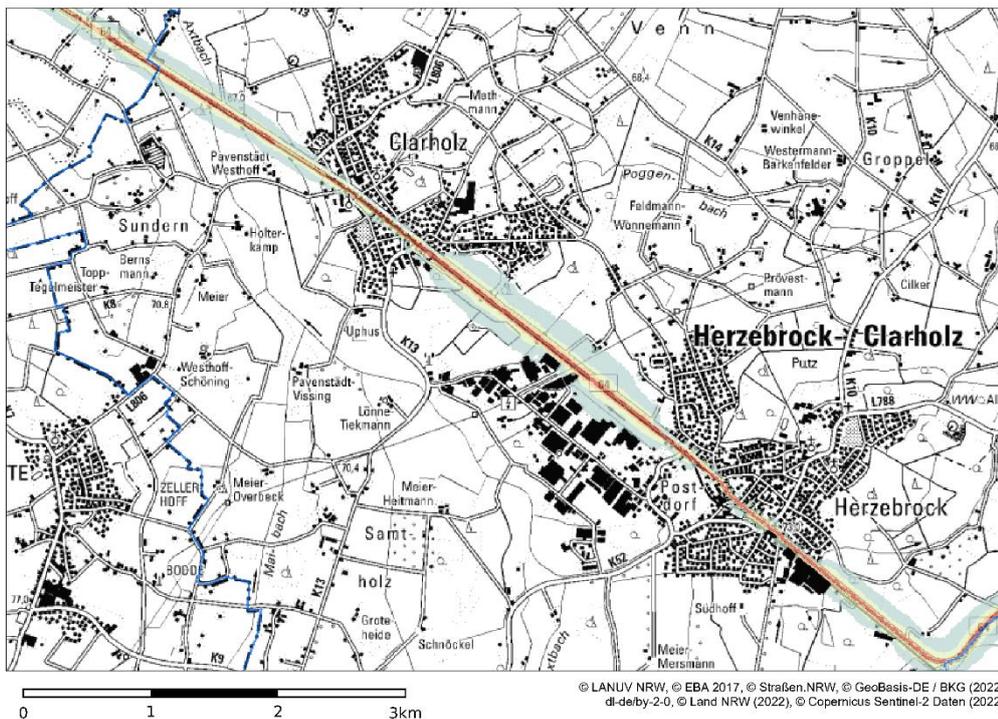
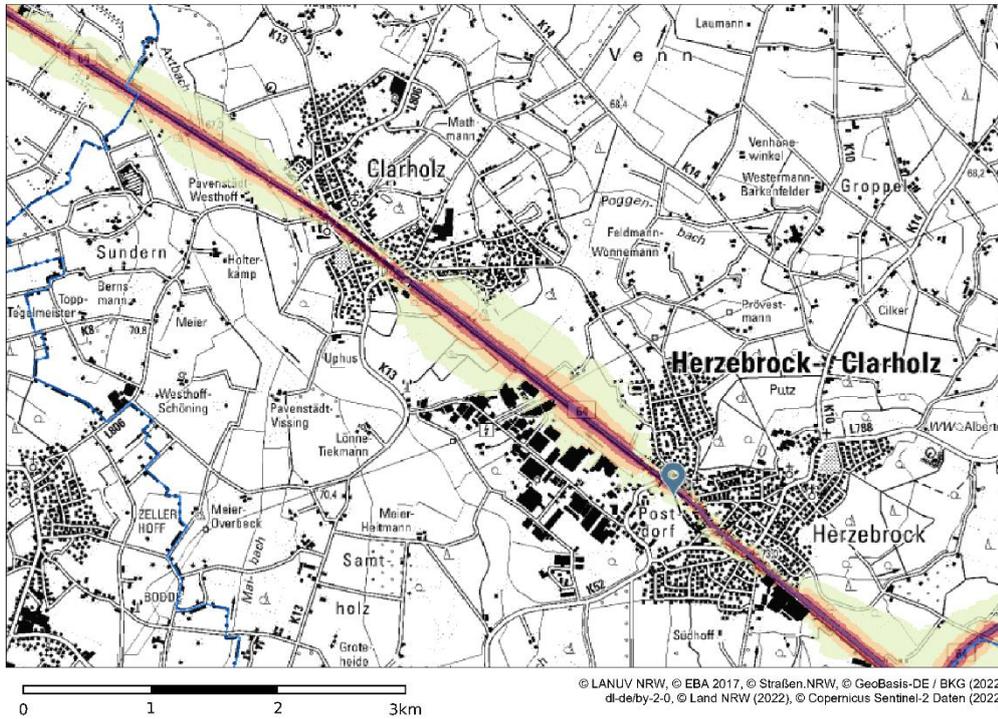
LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	346	177	183	4	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	4,03	0,92	0,17

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	579	155	1
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0





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

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN}
durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen
ausgesetzt sind:

1221

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night}
durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen
ausgesetzt sind:

710

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN}
durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken
ausgesetzt sind:

-

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night}
durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken
ausgesetzt sind:

-

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Geschätzte Zahl der Fälle Ischämischer Herzkrankheiten:	0 Personen
Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung:	216 Personen
Geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung:	49 Personen

Die Ergebnisse der Ermittlungen beziehen sich auf repräsentative Populationen mit einer ausreichenden Größe. Es ist bei der Interpretation dieser Ergebnisse zu berücksichtigen, dass nicht jede Gemeinde aufgrund ihrer Einwohnerzahl eine repräsentative Population in diesem Sinne darstellt. (Quelle: WHO)

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die Hauptlärmquelle, welche in die Gemeinde einwirkt, ist die Bundesstraße B64, welche die beiden Ortsteile durchschneidet. Die Straße wird flankiert von Wohn- und Mischgebietenutzungen. Sowohl die Verkehrsmenge als auch die davon ausgehenden Emissionen sollten verringert werden.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Besonders schutzbedürftige Nutzungen, z.B. Seniorenheime, sind zu priorisieren.



3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)
1.	Ausbau von Verknüpfungspunkten zum ÖPNV	Bahnhof Herzebrock, Bahnhof Clarholz: Ausbau der Verknüpfung von Bus und Schiene und Individualverkehr (abgeschlossen) Schaffung moderner gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten (in Vorbereitung)
2	Förderung des Fußverkehrs	Schulwegpläne mit empfohlenen Schulwegrouten und verkehrsregelnden sowie baulichen Maßnahmen zum Schutz der Kinder im Straßenraum. Somit lassen sich Bring- und Holdienste mit dem Pkw für Kurzstrecken vermeiden.



3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen (hier: B64):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Förderung Fuß- und Radverkehr	Schaffung und Attraktivierung von Fahrradabstellplätzen	Verkehrsreduzierung
2.	Drängen auf Umsetzung und Planung der B64n	Umgehungsstraße der B64	Verkehrsumlegung
3.	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit -> Tempolimit auf 30 km/h auf Teilstücken der B64	An Seniorenheimen in Herzebrock und in Clarholz, Forderung an das Straßenverkehrsamt zur Festsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit
4.	Koordinierung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs	B 64, Forderung an den Landesbetrieb Straßen.NRW zur Optimierung	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Optimierung des Verkehrsflusses
5.	Geschwindigkeitskontrollen	Zu allen Tages- und Nachtzeiten, Forderung an den Kreis Gütersloh	Reduzierung des Verkehrslärms durch Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten
6.	Geschwindigkeitsbegrenzungen	Innerorts an Kindergärten und Altenheimen, sowie zwischen den Ortsteilen, Ortseinfahrt Rheda, Forderung an das Straßenverkehrsamt zur Festsetzung	Reduzierung des Verkehrslärms durch Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten
7.	Aktiver Lärmschutz	Kreuzung West, gegenüber Craemer, Forderung an den Landesbetrieb Straßen.NRW	Reduzierung des Verkehrslärms innerhalb der Wohnbebauung



Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
8.	Geschwindigkeitsanzeigetafeln	An der B64	Sensibilisierung für die gefahrene Geschwindigkeit
9.	Fahrzeugkontrollen	B 64, Tag und Nacht, Forderung an die Kreispolizeibehörde	Reduzierung des (Verkehrs-)lärms
10.	Attraktivierung ÖPNV	Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7	Reduzierung des MIV
11.	LKW-Durchfahrverbot	Nachts, Prüfungsauftrag an das Straßenverkehrsamt und den Landesbetrieb Straßen.NRW	Lärminderung in der Nacht
12.	Passive Lärmsanierung	Öffentlichkeit informieren, Zuständigkeit Sanierung beim Landesbetrieb Straßen, NRW	Lärminderung innerhalb der Wohnungen

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in den Ortslagen und dadurch Verringerung der Immissionsbelastung der Wohnnutzung
- Ergänzend Maßnahmen 3 und 4 zur Verringerung der Emissionen durch den vorhandenen Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Optimierung des Verkehrsflusses zur Verringerung der Emissionen durch den vorhandenen Verkehr
- Sensibilisierung für die gefahrene Geschwindigkeit
- Reduzierung des MIV zur Verringerung der Emissionen



3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Gibt es eine langfristige Strategie?

Ja

Wenn ja: Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung

- Förderung des Fußverkehrs und des Radverkehrs
- Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger
- B64n – Verlagerung des Verkehrs aus den Ortslagen
- Attraktivierung ÖPNV durch Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden:

Ja

Wenn ja:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets	Art des ruhigen Gebiets	Schutzmaßnahmen
1.	Putz, Herzebrock	Waldfläche	Sicherung über FNP
2.	Boland, Herzebrock	Waldfläche	Sicherung über FNP
3.	Klostergarten, Clarholz	Gemeinbedarfsfläche	Sicherung über FNP

Zusätzlich ist im Rahmen der Berichterstattung die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete in georeferenzierter Form zu übermitteln.



3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Anzahl der Personen tagsüber: 1221 Personen
(in Abhängigkeit von Lage und Maßnahme in unterschiedlichem Maß)

Anzahl der Personen nachts: 710 Personen
(in Abhängigkeit von Lage und Maßnahme in unterschiedlichem Maß)



4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 1)

Von: 11.09.2023 Bis: 11.10.2023

Zeitraum der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 2)

Von: 08.01.2024 Bis: 19.02.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

- Beteiligungsplattform
- Homepage
- Bekanntmachung

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben (*freiwillige Angabe*)

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben (*freiwillige Angabe*):

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

Ja



Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden:

Ja

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Ja

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:



4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Link zur Webseite mit Dokumenten der
öffentlichen Konsultation (*freiwillige Angabe*):



5 **Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan**

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung)
des Aktionsplans (ohne
Maßnahmenumsetzung) (*freiwillige Angabe*):

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im
Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen
(*freiwillige Angabe*):



6 Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

(Ja/nein)

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

(Ja/nein)

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)



7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am:

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

zum:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet



8 Anhang

8.1 Anhang 1: Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 11.09. – 11.10.2023

Der Wortlaut der Stellungnahmen wird im Folgenden exakt wiedergegeben.

Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
1	Deutsche Bahn AG	-	-	-
2	Gemeinde Beelen	-	-	-
3	Kreis Gütersloh Abteilung Umwelt – Klimaschutz und Planung	<p>Der Kreis Gütersloh stimmt der geplanten Lärmaktionsplanung 4. Stufe - Lärmaktionsplan zu. Seitens der Fachabteilungen wurden weder Bedenken geäußert noch Hinweise gegeben. Der Kreis Gütersloh wurde als Träger öffentlicher Belange in dem o. g. Verfahren um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Hausintern habe ich die Fachabteilungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.2.4 Straßenverkehr - Verkehrslenkung • 4.2.3 Bauen, Wohnen, Immissionen - Immissionsschutz • 4.4.3 Tiefbau - Straßenbau • 6.2.6 Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt <p>beteiligt. Die Abteilungen haben weder Bedenken geäußert noch Hinweise gegeben.</p>	-	-



Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
4	Landesbetrieb Straßen NRW, HS Bielefeld	<p>die Lärmaktionsplanung ist ein Planungsinstrument mit dem Ziel, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Die Federführung zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen liegt bei den Gemeinden.</p> <p>Straßen.NRW wird als Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Stellungnahme aufgefordert.</p> <p>Folgende lärmindernde Baumaßnahmen wurden auf dem Stadtgebiet der Gemeinde Herzebrock-Clarholz in den letzten 5 Jahren durchgeführt bzw. sind in den nächsten 5 Jahren geplant (ohne Gewähr):</p> <p>2019 / B 64 / K 52 bis L 788 / Deckenerneuerung mit einer Deckschicht Splittmastixasphalt SMA 8S</p> <p>2026 / B 64 / Abschnitt 12 bis 13 / Herzebrock-Clarholz Kreisgrenze bis L 806 / Deckenerneuerung</p> <p>2026 / B 64 / Abschnitt 14.2 / Herzebrock-Clarholz [K 13 bis K 52 / OD Clarholz bis OD Herzebrock / Deckenerneuerung</p>	<p>Der Landesbetrieb weist in seiner Stellungnahme auf „lärmindernde“ Baumaßnahmen hin, ohne im Detail auf eine lärmindernde Ausführung einzugehen. Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen sollte aber der Aspekt der lärmindernden Bauausführung besondere Berücksichtigung finden.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die besondere Berücksichtigung einer lärmindernden Bauweise bei Baumaßnahmen des Landesbetriebes zu fordern.</p>
		<p>???? / B64n Ortsumgehung Herzebrock – Clarholz / Abschnitt 12 (Stat. 2,889 westlich Clarholz) bis Abschnitt 16- (Stat. 0,746 östlich Herzebrock) / Neubau mit unterschiedlichen lärmindernden Maßnahmen</p>	<p>Der Landesbetrieb verweist zur Lärminderung auf den Bau der B64n. Diese deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Ein weiterer Beschluss ist nicht erforderlich.</p>	-
		<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm sind im Zuge der B 64 bis dato kein Thema der Straßenverkehrsbehörde gewesen</p>	<p>Aufgrund der Anregung von Bürgern (siehe Anlage 2) werden straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zurzeit mit der Straßenverkehrsbehörde geklärt.</p>	-



		<p>Die Lärmaktionsplanung richtet sich nach den EU-Richtlinien für den Umgebungslärm, die im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 47a-47f BImSchG) und in der „34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV)“ in deutsches Recht umgesetzt worden sind. Dabei wird der Umgebungslärm nach der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)“ berechnet. Die Ergebnisse sind nicht mit den nationalen Berechnungsmethoden (RLS-90 bzw. RLS-19) für den Straßenverkehrslärm unmittelbar vergleichbar.</p>	<p>Die Sachdarstellung ist nicht abwägungsrelevant.</p>	<p>-</p>
		<p>Aus den Angaben der Lärmkartierung kann somit noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Sie stellen lediglich ein Indiz für Lärmbetroffenheit dar. Vielmehr wird eine Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie kann durchgeführt werden, wenn die im aktuellen Haushalt genannten Rahmenbedingungen bzw. die dazu erlassenen Verwaltungsvorgaben erfüllt sind. Hierbei sind die "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019" (RLS-19) zu beachten. In die schalltechnische Berechnung gehen unter anderem die Linienführung der Straße, Knotenpunkte, Straßendeckschichten, Abschirmeinrichtungen (vorhandene Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle), der Gebäudeabstand zur Straße, die durchschnittliche</p>	<p>Der Landesbetrieb weist umfänglich auf die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung hin und stellt die Möglichkeiten einer Sanierung in seiner Stellungnahme dar. Diese Informationen sind insbesondere für die Betroffenen von Interesse.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt die Verwaltung über den LAP zu beauftragen, die Öffentlichkeit in geeigneter Weise auf die Voraussetzungen und Möglichkeiten einer Lärmsanierung hinzuweisen.</p>



	<p>tägliche Verkehrsbelastung (keine Spitzenbelastung), die zulässige Höchstgeschwindigkeit, Höhenlage der Gebäude und Straße, etc. ein.</p> <p>Eine der Grundvoraussetzungen für die Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte in Abhängigkeit von der Gebietskategorie gemäß Bebauungsplan:</p> <ul style="list-style-type: none">- 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen und in reinen und allgemeinen Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten- 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht in Kern-, Dorf- und Mischgebieten sowie Urbanen Gebieten (nur an Landesstraßen)- 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht in Gewerbegebieten <p>Sofern alle Voraussetzungen der Lärmsanierung erfüllt sind, besteht die Möglichkeit, entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.</p> <p>Dies geschieht beispielsweise durch aktive Maßnahmen am Verkehrsweg (z. B. Wand, Wall, lärmindernde Fahrbahndeckschicht). Sind diese nicht möglich, reichen sie nicht aus oder stehen die Kosten der aktiven Maßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, können passive Maßnahmen (i. d. R. Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) an den betroffenen Gebäuden vorgesehen werden.</p> <p>Die Kosten für aktive Maßnahmen werden vollständig vom Straßenbaulastträger übernommen. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden bzw. Wohnungen im Rahmen von Lärmsanierung werden den Eigentümern bis zu 75 % erstattet.</p> <p>Die teilweise Erstattung der Kosten für notwendige passive Maßnahmen erfolgt auf Antrag des Gebäude- oder Wohnungseigentümers und nach Abschluss einer Vereinbarung.</p>		
--	---	--	--



		In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob die Beeinträchtigung einer baulichen Anlage durch Straßenverkehrslärm auf ein dem Eigentümer zurechenbares Verhalten zurückzuführen ist. So liegt beispielsweise ein zurechenbares Verhalten nicht vor, wenn vor Inkrafttreten des BImSchG (01.04.1974) die bauliche Anlage errichtet wurde.		
--	--	--	--	--



Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
5	Landesbetrieb Wald und Holz NRW – Regionalforstamt OWL	-	-	-
6	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: BUND	-	-	-
7	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: LNU	-	-	-
8	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: NABU	-	-	-
9	Stadt Gütersloh: Fachbereich Planung	-	-	-
10	Stadt Harsewinkel: Fachgruppe 3.1	-	-	-
11	Stadt Oelde: Fachdienst Stadtentwicklung, Planung, Bauordnung	-	-	-
12	Stadt Rheda-Wiedenbrück: GB IV.1-61 (Stadtentwicklung)	-	-	-
13	Gemeinde Herzebrock-Clarholz: Abteilung Tiefbau	-	-	-
14	Gemeinde Herzebrock-Clarholz: FB 1 Liegenschaften	-	-	-
15	Gemeinde Herzebrock-Clarholz: Gemeindewerke	-	-	-
16	Gemeinde Herzebrock-Clarholz: Umweltabteilung	-	-	-
16a	Gemeinde Herzebrock-Clarholz: Umwelt- und Klimaschutz	-	-	-
17	Gemeinde Herzebrock-Clarholz: Untere Denkmalbehörde	-	-	-



8.2 Anhang 2: Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.09. – 11.10.2023

Der Wortlaut der Stellungnahmen wird im Folgenden exakt wiedergegeben. Angaben zu personenbezogenen Daten wurden unkenntlich gemacht.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
18	Auf die Einhaltung des Tempolimits ist hinzuwirken. Die Prüfungen sind insbesondere nachts durchzuführen.	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
19	Parkverbot an einigen Bereichen der B64	Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum ruhenden Verkehr sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	-
	mehr Geschwindigkeitskontrollen	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
20	<p>zuerst einmal möchte ich klarstellen, dass die schon vor Jahren erstellten Erkrankungszahlen in keinster Weise als "tatsächlich" zu verstehen sind. Unter 2.2. (S 7) sind diese Zahlen nicht nur geschätzt, sondern beruhen auf Interpretationen, die man wirklich kaum mit irgendeiner Realität hier vor Ort in Verbindung setzen kann.</p> <p>Zuerst einmal stellt sich die Frage der Verantwortung, ein Altenheim direkt an eine Straße zu bauen, deren Emissionswerte wie seit Jahren bekannt waren und Erkrankungen bedingen?</p> <p>Ebenso die Neubauten im OT Clarholz, deren Terrassen und Balkone fast bis auf die Straße gehen.</p> <p>Baugenehmigungen erteilend, wohl wissend, dass die Anwohner an den Emissionen erkranken können/werden.</p> <p>Neubauten müssen zum Schutz der Anwohner zurückgesetzt werden, damit eine Möglichkeit zum Lärmschutz davor gebaut werden kann - wie z.B. bepflanzte Hügel, Lärmschutzwände usw.</p> <p>Holzschutzwand gegenüber von Craemer:</p> <p>Lt. Bürgermeister ist der Bund/Straßen NRW dafür zuständig - aber warum unternimmt dann die Gemeinde - durch die wählten Räte - nichts um eine zeitgemäße und technisch wirksam neue Lärmschutzwand einzufordern?</p>	<p>Die umfangreiche Sachdarstellung wird zur Kenntnis genommen, ist allerdings nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>	-
	<p>>Tempo 30 Innerorts und Tempo 70 zwischen den Ortsteilen,</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung.</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>



	verbunden natürlich mit einer Überwachung der Geschwindigkeitskontrollen	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
	>Wo immer es möglich ist, Bepflanzungen aufstellen.	Bepflanzungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	-
	Die Möglichkeit dieser Befragung ist nett gemeint, aber all die von Bürgern genannten Maßnahmen sind ja seit vielen Jahren bekannt und leider nie umgesetzt worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.	-



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
21	<p>Ich schlage folgende Maßnahmen vor:</p> <p>a) Innerorts Tempo 30: Der Zeitverlust für die wenigen 100 Meter ist nicht hoch. Aber der Gegenwert durch geringere Geräuschkulisse, weniger Feinstaubentwicklung und höhere Verkehrssicherheit insbesondere der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist hoch.</p> <p>b) Tempo 50 auf der Bundesstraße ab Ampelkreuzung Zufahrt Craemer und EuDur in Richtung Herzebrock und ebenso in die Gegenrichtung vom Ortsausgang Herzebrock bis zur Ampelzufahrt. Folge: Geringere Lärm- und Feinstaubentwicklung für die Anwohnenden in der Breslauer Straße.</p> <p>c) keine Linksabbiegemöglichkeit von der B 64 mehr in Weißes Venn/Meerwiesenstraße und in die Uthoffstraße: Rückstaus werden vermieden, Gefahren minimiert und der Verkehr auf den B 64 in Richtung Rheda bleibt flüssiger.</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p> <p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.</p> <p>Durch die Aufhebung der Linksabbiegemöglichkeiten würde der Verkehr in andere Wohnbereiche verdrängt. Ziel der Lärmaktionsplanung ist nicht die Verlagerung sondern die Vermeidung von Lärm in Wohnbereichen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p> <p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p> <p>Der Planungsausschuss beschließt der Anregung nicht zu folgen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
22	Wir haben schon viele schöne Idee von Politikern gehört, aber umgesetzt wurde noch keine. Kleines Beispiel, habe 5 Minuten LKWS gezählt und bin auf 28 Fahrzeuge gekommen. Richtet doch eine LKW-Maut ein, vielleicht bleiben dann mehrere auf der Autobahn.	LKW-Mautgebühren sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes.	-
23	Die Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 70 soll ortsauswärts verschoben werden, um die Belastung der Wohnbebauung im Kreuzungsbereich zu verringern. (Anm.: Herzebrock Richtung Clarholz)	Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.
	Es sollen verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der häufigen Überschreitungen wird hier eine stationäre Kontrolle als Lösung gesehen.	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
	Da die Gebäude im Bereich der Ampel sehr stark belastet sind, wird um Prüfung der Möglichkeit eines aktiven Lärmschutzes gebeten (Kreuzung West).	Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes durch den Landesbetrieb zu ergänzen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
24	Die Maßnahme was im Jahre 2018 betroffen waren beziehen sich nur auf Umbau b 64, und Schienen Lärm. Das kann die Gemeinde nicht regeln. Wäre das nicht einfacher mit dem Straßenverkehrsamt die Geschwindigkeit zu reduzieren. Vor dem Ortsschild 300-400 m auf 70 km zu reduzieren (Herzebrock Richtung Clarholz). Von Herzebrock nach Clarholz ist die einzige Bundesstraße die wie eine Autobahn genutzt wird von einigen Autofahrern, die allen bekannt sind, der Lärm ist vor Clarholz noch zu hören.	Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.
	Oder eine Blitzanlage die doppelt funktioniert	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
	Aufstellen einer Geschwindigkeitsanzeigetafel mit lachendem/traurigem Gesicht	Das Aufstellen einer Geschwindigkeitsanzeigetafel kann zu einer Verringerung der Geschwindigkeiten führen und somit die Lärmbelastung mindern.	Der Planungsausschuss beschließt im LAP den bedarfsgerechten Einsatz der Geschwindigkeitsanzeigetafeln an der B64 aufzunehmen.
	Geschwindigkeitskontrollmessungen 2x/Monat	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
25	<p>Ich wohne mit meiner Familie am Nothiltweg in Clarholz und bin somit unmittelbar vom Lärm der B64 betroffen. Vor allem abends ist die Straße kaum zu überhören und der ganz "normale" LKW und PKW Lärm wird oft noch vom schnellen Beschleunigen durch Motorrad und Auto getoppt. Oftmals nach 22Uhr. Wenn man tagsüber an der Ampelkreuzung hinter dem Ortseingangsschild Clarholz in Richtung Reifeisenmarkt als Fußgänger steht, ist man oft sehr erschrocken in welcher Geschwindigkeit vor allem LKWs in den Ort rasen. Besonders mit Kindern ist das immer eine sehr gefährliche Situation. Das gleiche Bild zeigt sich an der Fußgängerampel Höhe Sparkasse/Eisdiele. Durch den Lärm ist es auch kein Vergnügen entlang der B64 den Fuß oder Radweg zu benutzen, da man kaum sein eigenes Wort versteht.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	-
	<p>Mir fehlt auch jegliches Verständnis dafür, warum es in den letzten Kilometern vor dem Ortseingang (aus Herzebrock kommend gesehen) kein Tempo 70 km/h gibt bzw. dort kein fester Blitzer in beide Richtungen steht. Aus eigener Erfahrung als PKW Fahrerin, glaube ich, nur durch eine feste aktive Blitzanlage kann man die Fahrer dauerhaft zu weniger Geschwindigkeit bewegen und somit auch deutlich weniger Lärm erzeugen. Denn das Ortseingangsschild sorgt nicht dafür, dass das Tempo auf 50km/h reduziert wird. Teilweise wird noch beschleunigt, um die Grünphase zu erwischen. Und die meisten lassen sich "ausrollen".</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>



	<p>Ebenso ist der Zug eine enorme Lärmbelästigung. Warum gibt es immer noch unbeschränkte Bahnübergänge in der Gemeinde? Trotz so vieler Unfälle? Ich würde mich freuen, wenn diese Punkte bei den entsprechenden Gesprächen, Ausschüssen o.ä. angebracht werden können.</p>	<p>Die Emissionen der Bahnlinie sind nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.</p>	<p>-</p>
	<p>Eine aktuelle Anlieger Umfrage in beiden Ortsteilen würde vielleicht auch noch einmal das ganze Thema B64n unterstützen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	<p>-</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
26	Die Geschwindigkeiten sollten vermehrt kontrolliert werden aufgrund der starken Lärmbelastung in den Abendstunden (ab 17:30 Uhr), vor allem an der Kreuzung West Richtung Clarholz. Dort beschleunigen Motorräder und PKWs sehr stark, wenn die Ampelanlage auf Grün zeigt.	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
	Es sollten ebenfalls allgemeine Verkehrskontrollen durchgeführt werden aufgrund unzulässiger Fahrzeugveränderungen (z.B. Abgasanlagen)	Unzulässige veränderte Fahrzeuge führen zu einer erheblichen Lärmbelastung. Die Überprüfung der Fahrzeuge liegt in der Zuständigkeit der Kreispolizeibehörde.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an die Kreispolizeibehörde nach Fahrzeugkontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
	Des Weiteren sollte eine Überprüfung des vorhandenen aktiven Schallschutzes werden (hinsichtlich Optimierung) (Anm.: Otto-Hahn-Str.)	Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktivem Lärmschutz ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes durch den Landesbetrieb zu ergänzen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
27	<p>der Lärmaktionsplan der Gemeinde Herzebrock-Clarholz darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Entscheidungen des Rates der Gemeinde Herzebrock-Clarholz in der Vergangenheit zu den heutigen Extrembelastungen der Anliegerinnen und Anlieger der B64 und den Einmündungsbereichen der Zuführungsstraßen geführt hat. Wurde noch in den achtziger Jahren mit dem sog. Pillenknick und folglich während der ersten Energiekrise auf eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens (evtl. politisch motiviert) argumentiert, stiegen von Jahr zu Jahr das Verkehrsaufkommen auf der B64, die steigende Mobilität der Bürger war unverkennbar. Daran änderte auch nicht die aufkommende Argumentationskette aus dem Bereich des Naturschutzes mit dem Zentralthema „Wahrung der Schöpfung“. Zwischenzeitlich wurde der Nahbereich der B64 in beiden Ortsteilen für die Bauplanung immer unattraktiver, zahlreiche Geschäfte mussten der Lage wegen schließen, der Niedergang ist bis heute unverkennbar. Gleichzeitig siedelten sich lärmimitierende Betriebe wie Autowerkstätten, Tankstellen, Großmärkte in baulich zum Teil freier Gestaltungsmöglichkeiten an, begleitet durch bauliche Maßnahmen hinsichtlich des Lärmschutzes in der Form von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwälle. Sicherlich Maßnahmen, die den Menschen dienen, jedoch gelten im Kreis Gütersloh die Ortsdurchfahrten beider Ortsteile nicht gerade als Einladung zum Verweilen. Als Krönung dieser städtebaulichen Fehlentwicklung hat man in direkter Nachbarschaft zur B 64 ein Großmarktzentrum geschaffen und in die direkte Nähe zur Bundesstraße ein großes Seniorenzentrum errichtet, da sich der Lage geschuldet, keine andere Investition abzeichnete.</p> <p>Um den Durchgangsverkehr halbwegs zu ordnen, befinden sich an den Ortsdurchfahrten insgesamt fünf Ampelsteuerungsanlagen, eine weitere in der Höhe des alten Rathauses wurde erst kürzlich abgelehnt. Die Querung der B 64 im fußläufigen Verkehr wird täglich seit</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	-



	<p>zunehmend über zwanzig Jahren durch sog. Schülerlotsen zusätzlich gesichert. Wenn ich hier nur in Kürze einen kurzen Abriss der verkehrlichen Entwicklung aufzeigen kann, mutet der Lärmaktionsplan der Gemeinde Herzebrock einem sehr viel Geduld ab, zumal in der Öffentlichkeit der Mitgestaltungswille der Bevölkerung angerührt wird. Diese positive Bereitschaft geht als wichtiges Kapital verloren, da alle Maßnahmen zwar im Vorschlagsbereich der Gemeinde liegen, die Umsetzungen jedoch auf Landes- oder Bundesebene entschieden werden müssen. Da der politische Gestaltungswille bei zunehmender wirtschaftlicher Spannungslage des Finanzmarktes immer geringer wird, werden der Bevölkerung mit verschiedenen Programmen und Aktionspläne wie Fahrradstraße und Temporeduzierung auf Straßen etc. als vermeintliche Problemlösungen angeboten, ohne dass ein notwendiges langfristiges Verkehrskonzept dieses trägt.</p>		
	<p>Dennoch bringe ich gerne meine Vorschläge nachfolgend ein: 1. Drängen auf Umsetzung und Planung der B64n Es war und ist nach wie vor eines der wichtigsten raumplanerischen Vorhaben, um die Verkehrssituation in beiden Ortsteilen qualifiziert zu regeln, erst dann ist auch eine städtebauliche Neugestaltung der Ortszentren möglich, da durch das hohe Verkehrsaufkommen der B64 das Gemeinwesen völlig durchschnitten ist.</p>	<p>Der Hinweis verweist zur Lärminderung auf den Bau der B64n. Diese deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Ein weiterer Beschluss ist nicht erforderlich.</p>	-



<p>2. Das große Industriegebiet auf der Südseite der beiden Ortsteile wird täglich von tausenden Beschäftigten angesteuert, zuzüglich des notwendigen Schwerlastverkehrs. Seit Jahren gibt es für diese große Zahl der Beschäftigten keine qualifizierte Anbindung an das ÖPNV. Zu den Stoßzeiten kann man eine Unmenge von Fahrzeugen mit jeweils einem Insassen an den entsprechenden Kreuzungsbereichen beobachten, bei geschlossenen Bahnübergängen entsteht sehr oft eine Rückstauschlange von mehreren hundert Metern und das mehrmals täglich. Eine unerträgliche Situation hinsichtlich der Lärm- und Immissionsbelastung. Hier ist dringender Handlungsbedarf. Mit dem Bau einer Umgehungsstraße würde der heran- und abführende Verkehr beide Ortsteile einschließlich des Schwerlastverkehrs erheblich entlasten.</p>	<p>Der Hinweis verweist zur Lärminderung auf den Bau der B64n. Diese deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Ein weiterer Beschluss ist nicht erforderlich.</p>	<p>-</p>
<p>3. Förderung eines attraktiven Fuß- und Radverkehrs</p>	<p>Der Hinweis verweist zur Lärminderung auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Diese hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Ein weiterer Beschluss ist nicht erforderlich.</p>	<p>-</p>
<p>4. Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten auf der B64 und</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>



<p>eine dauerhafte Kontrolle durch stationäre Radarkontrollen. Insbesondere in den Abends- und Nachtzeiten wird seit geraumer Zeit die B64 regelrecht zur Raserstrecke, da keine Kontrollen durchgeführt werden.</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.</p>
<p>5. Es sind innovative technische Neuerungen für die Bahnstrecke dringend erforderlich. Die technische Ausstattung der Schienenstränge ist dauerhaft so zu gestalten, dass ein Befahren der Züge ohne Kreischen und Quietschen im Fahrbetrieb möglich wird. Das Durchfahren der Ortsmitte von Clarholz unter ständigem Hupen der Züge ist doch längst aus der Zeit gefallen und der Bevölkerung unzumutbar.</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.</p>	<p>-</p>
<p>6. Die Gemeinde wird zukünftig nicht ohne eine aktuelle Verkehrsplanung auskommen, um den Mobilitätsdruck entsprechend zu steuern. Ohne ein wirkliches Gesamtkonzept wird weiterhin an Einzellösungen zur Befriedigung der Anwohnerschaft „gebastelt“, die in der Regel nach dem Sankt Florian Prinzip abgewickelt werden. Den Verkehr, den man selbst nicht haben will, mutet man anderen unter dem Deckmantel „Verkehrsberuhigung, Anwohnerstraße, Fahrradstraße, Tempo 30 Zone etc.“ zu. Alle bisher getroffenen Maßnahmen haben zu Mehrbelastungen anderer Straßen geführt und sind in sich mehr als verlogen. Wir schaffen es noch nicht einmal, an den Kreuzungsbereichen und bei geschlossenen Bahnschranken den Rückstauverkehr zum Abschalten der Motoren zu bemühen, Hinweisschilder sind zugewachsen, eine ansprechende Art, die Fahrzeugführer zu motivieren, gibt es nicht, wird auch nicht durch persönliche Ansprachen versucht. Lärm- und Klimaaktivisten könnten sich hier sehr erfolgreich einbringen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind nicht abwägungsrelevant.</p>	<p>-</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
28	<p>Den Vorschlag der Gemeinde, auf ein Drängen der Umsetzung und Planung der B64n lehne ich ab. Der Lärmaktionsplan ist gedacht, in 5-Jahresabschnitten für die bestehende B64 und die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer etwas zu tun. Dieses Drängen auf die B64n gehört nicht in den Lärmaktionsplan. Lärm wird gemehrt. Herzebrock-Clarholz würde mit einer B64n noch ein weiteres Umgebungslärmverfahren im Lärmaktionsplan ansteuern.</p>	<p>Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrs-wegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmindernde Maßnahme. Dieses deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat somit Berücksichtigung im LAP gefunden. Der Verzicht auf die B64n im LAP setzt einen Grundsatzbeschluss des Rates gegen diese Maßnahme voraus.</p>	-
	<p>Eine Grüne Welle, wie sie von der Gemeinde vorgeschlagen wird befürworte ich in folgender Kombination: Bei der Planung und Umsetzung sollte ein Denken vom Fußgänger aus und vom Fahrradfahrer aus stattfinden. Der Kraftfahrer als Hauptakteur steht oft im Realprozess des Straßenverkehrs so und so an erster Stelle. Auf diese Weise finden die schwächeren Verkehrsteilnehmer adäquate Berücksichtigung. Zur Grünen Welle gehört auf jeden Fall das Einbeziehen der Bahnübergänge. Die Gemeindeverwaltung könnte mit der Bahn versuchen ein intelligentes Schrankensystem in Kombination mit der Grünen Welle abzustimmen.</p>	<p>Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.</p>
	<p>Auf den Zwischenstücken der Ortsteile Clarholz und Herzebrock Tempo 70 einführen. Durch diese Form der Schallreduzierung würden die Siedlungen entlastet werden.</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>



<p>Der Lärmschutz gegenüber von Craemer muss baulich ertüchtigt werden, um den Ping-Pong Effekt, der auf die Siedlung dahinter wirkt, endgültig zu beenden.</p>	<p>Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz bzw. dessen Erweiterung ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes bzw. dessen Erweiterung durch den Landesbetrieb zu ergänzen.</p>
<p>Die Zeitschaltungen der geschlossenen Schranken sind zu minimieren u.a. kann die Ampelschaltung intelligent angepasst werden. Beispiel könnte in Warendorf die Einmündung der Beckumer Straße auf die B64 sein.</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).</p>	<p>-</p>
<p>Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Die Bahn bei der Lösungsfindung des Lärmaktionsplans unbeachtet zu lassen ist nicht zielführend. Die Bahnübergänge, wie sie bis jetzt gelöst sind, sind mit verantwortlich für die jetzige nicht zufriedenstellende Situation. Gelungene Beispiele gibt es bundesweit</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.</p>	<p>-</p>
<p>Einsetzen für die Umsetzung des 1/2 Stundentaktes der Bahn, das würde mit einem intelligenten Schrankensystem in Verbindung mit der Ampelschaltung einhergehen</p>	<p>Die Attraktivierung des ÖPNV führt zur Reduzierung des MIV und somit zu einer Lärmreduzierung. Der ½-Stunden-Takt ist Gegenstand des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“, welches sich noch in einer frühen Planungsphase befindet. Eine Realisierung ist nach vorläufigem Terminplan nicht vor 2033 zu erwarten. Gleichwohl erscheint die Unterstützung dieses langfristigen Konzeptes sinnvoll.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt die „Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7“ in den LAP aufzunehmen.</p>
<p>Stationäre Blitzer bieten die Möglichkeit, um auch nachts ein Kontrollsystem zu haben.</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.</p>



	<p>Einführung eines durchgängigen Tempo-30-Gebotes innerhalb der Ortschaften. Pluspunkte von Tempo 30 innerhalb der geschlossenen Ortschaften. 1. Geringere Geräuschemission. 2. Innerorts gäbe es eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. 3. Die Aufenthaltsqualität für alle steigt durch ein durchgehendes Tempo 30.</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
--	---	--	--



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
29	<p>Den Vorschlag der Gemeinde, auf ein Drängen der Umsetzung und Planung der B64n lehne ich ab. Der Lärmaktionsplan ist gedacht, in 5-Jahresabschnitten für die bestehende B64 und die Anwohner und Verkehrsteilnehmer etwas zu tun. Dieses Drängen auf die B64n gehört nicht in den Lärmaktionsplan. Lärm wird gemehrt. Herzebrock-Clarholz würde mit einer B64n noch ein weiteres Umgebungslärmverfahren im Lärmaktionsplan ansteuern.</p>	<p>Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmindernde Maßnahme. Dieses deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat somit Berücksichtigung im LAP gefunden. Der Verzicht auf die B64n im LAP setzt einen Grundsatzbeschluss des Rates gegen diese Maßnahme voraus.</p>	-
	<p>Eine Grüne Welle, wie sie von der Gemeinde vorgeschlagen wird befürworte ich in folgender Kombination: Bei der Planung und Umsetzung sollte ein Denken vom Fußgänger aus und vom Fahrradfahrer aus stattfinden. Zur Grünen Welle gehört auf jeden Fall das Einbeziehen der Bahnübergänge. Die Gemeindeverwaltung könnte mit der Bahn versuchen ein intelligentes Schrankensystem in Kombination mit der Grünen Welle abzustimmen</p>	<p>Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.</p>
	<p>Auf den Zwischenstücken der Ortsteile Clarholz und Herzebrock Tempo 70 einführen. Durch diese Form der Schallreduzierung würden die Siedlungen entlastet werden.</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>



<p>Der Lärmschutz gegenüber von Craemer muss baulich ertüchtigt werden, um den Ping-Pong Effekt, der auf die Siedlung dahinter wirkt, endgültig zu beenden.</p>	<p>Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz bzw. dessen Erweiterung ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes bzw. dessen Erweiterung durch den Landesbetrieb zu ergänzen.</p>
<p>Die Zeitschaltungen der geschlossenen Schranken sind zu minimieren u.a. kann die Ampelschaltung intelligent angepasst werden. Siehe Beispiele ähnlicher Art in anderen Städten</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).</p>	<p>-</p>
<p>Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Die Bahn bei der Lösungsfindung des Lärmaktionsplans unbeachtet zu lassen ist nicht möglich. Die Bahnübergänge, wie sie bis jetzt gelöst sind, sind mit verantwortlich für die jetzige nicht zufriedenstellende Situation. Gelungene Beispiele gibt es bundesweit.</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.</p>	<p>-</p>
<p>Einsetzen für die Umsetzung des 1/2 Stundentaktes der Bahn, das würde mit einem intelligenten Schrankensystem in Verbindung mit der Ampelschaltung einhergehen. Stationäre Blitzer bieten die Möglichkeit, um auch nachts ein Kontrollsystem zu haben.</p>	<p>Die Attraktivierung des ÖPNV führt zur Reduzierung des MIV und somit zu einer Lärmreduzierung. Der ½-Stunden-Takt ist Gegenstand des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“, welches sich noch in einer frühen Planungsphase befindet. Eine Realisierung ist nach vorläufigem Terminplan nicht vor 2033 zu erwarten. Gleichwohl erscheint die Unterstützung dieses langfristigen Konzeptes sinnvoll.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt die „Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7“ in den LAP aufzunehmen.</p>



	<p>Einführung eines durchgängigen Tempo-30-Gebotes innerhalb der Ortschaften. Pluspunkte von Tempo 30 innerhalb der geschlossenen Ortschaften. 1. Geringere Geräuschemission. 2. Innerorts gäbe es eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. 3. Die Aufenthaltsqualität für alle steigt durch ein durchgehendes Tempo 30</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
--	--	--	--



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
30	Den Vorschlag der Gemeinde, auf ein Drängen der Umsetzung und Planung der B64n lehne ich ab. Der Lärmaktionsplan ist gedacht, in 5-Jahresabschnitten für die bestehende B64 und die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer etwas zu tun. Ein weiteres Fernstraßenprojekt voranzutreiben als Lösung ist nicht zielführend. Neue Straßen ziehen zusätzlich neuen Verkehr an. Folglich würde noch mehr Lärm erzeugt.	Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmindernde Maßnahme. Dieses deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat somit Berücksichtigung im LAP gefunden. Der Verzicht auf die B64n im LAP setzt einen Grundsatzbeschluss des Rates gegen diese Maßnahme voraus.	-
	Der Lärmschutz gegenüber von Craemer muss baulich ertüchtigt werden, um den Ping-Pong Effekt, der auf die Siedlung dahinter wirkt, endgültig zu beenden.	Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz bzw. dessen Erweiterung ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes bzw. dessen Erweiterung durch den Landesbetrieb zu ergänzen.
	Die Lösungsfindungen der Bahnübergänge gehören mit in den Lärmaktionsplan, nur so kann es lärmtechnisch Verbesserungen geben.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).	-
	Die Zeitschaltungen der geschlossenen Schranken sind zu minimieren u.a. kann die Ampelschaltung intelligent angepasst werden. z.B. in Warendorf an der Beckumer Straße / B64 funktioniert das reibungslos.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).	-
	Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Bundesweit gibt es viele Beispiele.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber	-



		hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.	
	Einsetzen für die Umsetzung des 1/2 Stundentaktes der Bahn, das würde mit einem intelligenten Schrankensystem in Verbindung mit der Ampelschaltung einhergehen. Das Tuten würde aufhören und die Gemeinde bekommt im Zuge der Veränderung ein reibungslos funktionierendes Schrankensystem.	Die Attraktivierung des ÖPNV führt zur Reduzierung des MIV und somit zu einer Lärmreduzierung. Der ½-Stunden-Takt ist Gegenstand des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“, welches sich noch in einer frühen Planungsphase befindet. Eine Realisierung ist nach vorläufigem Terminplan nicht vor 2033 zu erwarten. Gleichwohl erscheint die Unterstützung dieses langfristigen Konzeptes sinnvoll.	Der Planungsausschuss beschließt die „Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7“ in den LAP aufzunehmen.
	Stationäre Blitzer aufstellen, das sorgt auch nachts für Kontrolle.	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
	Eine Grüne Welle, wie sie von der Gemeinde vorgeschlagen wird befürworte ich mit folgenden Zusätzen: Fußgänger und Fahrradfahrer sollten ebenso einbezogen werden wie die Kraftfahrer. Zur Grünen Welle gehört auf jeden Fall das Einbeziehen der Bahnübergänge. Die Gemeindeverwaltung könnte ein intelligentes Schrankensystem in Kombination mit der Grünen Welle mit der Bahn erst einmal ins Gespräch bringen und Lösungen finden.	Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
31	Den Vorschlag der Gemeinde, auf ein Drängen der Umsetzung und Planung der B64n lehne ich ab. Der Lärmaktionsplan ist gedacht, in 5-Jahresabschnitten für die bestehende B64 und die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer etwas zu tun. Ein weiteres Fernstraßenprojekt voranzutreiben als Lösung ist nicht zielführend. Neue Straßen ziehen zusätzlich neuen Verkehr an. Folglich würde noch mehr Lärm erzeugt.	Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmindernde Maßnahme. Dieses deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat somit Berücksichtigung im LAP gefunden. Der Verzicht auf die B64n im LAP setzt einen Grundsatzbeschluss des Rates gegen diese Maßnahme voraus.	-
	Der Lärmschutz gegenüber von Craemer muss baulich ertüchtigt werden, um den Ping-Pong Effekt, der auf die Siedlung dahinter wirkt, endgültig zu beenden.	Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz bzw. dessen Erweiterung ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes bzw. dessen Erweiterung durch den Landesbetrieb zu ergänzen.
	Die Lösungsfindungen der Bahnübergänge gehören mit in den Lärmaktionsplan, nur so kann es lärmtechnisch Verbesserungen geben.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).	-
	Die Zeitschaltungen der geschlossenen Schranken sind zu minimieren u.a. kann die Ampelschaltung intelligent angepasst werden. z.B. in Warendorf an der Beckumer Straße / B64 geht es Ruck-Zuck.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).	-
	Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Bundesweit gibt es viele Beispiele.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber	-



		hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.	
Einsetzen für die Umsetzung des 1/2 Stundentaktes der Bahn, das würde mit einem intelligenten Schrankensystem in Verbindung mit der Ampelschalung einhergehen.		Die Attraktivierung des ÖPNV führt zur Reduzierung des MIV und somit zu einer Lärmreduzierung. Der ½-Stunden-Takt ist Gegenstand des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“, welches sich noch in einer frühen Planungsphase befindet. Eine Realisierung ist nach vorläufigem Terminplan nicht vor 2033 zu erwarten. Gleichwohl erscheint die Unterstützung dieses langfristigen Konzeptes sinnvoll.	Der Planungsausschuss beschließt die „Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7“ in den LAP aufzunehmen.
Stationäre Blitzer aufstellen, das sorgt auch nachts für Kontrolle.		Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.
Einführung eines durchgängigen Tempo-30-Gebotes innerhalb der Ortschaften. Der Vorschlag der Gemeinde nur in Teilstücken an Seniorenheimen Tempo 30 zu errichten, reicht nicht aus. Pluspunkte für ein kontinuierliches Tempo 30, bei dem der Zeitverlust verschwindend gering ist, sind: 1. Geringere Geräuschemissionen für alle. 2. Innerorts gäbe es eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Fahrradfahrer und Kraftfahrzeugfahrer. 3. Die Aufenthaltsqualität für alle steigt durch ein durchgehendes Tempo 30.		Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.
Auf den Zwischenstücken der Ortsteile Clarholz und Herzebrock Tempo 70 einführen. Die Ausbreitung der Schallemission, die vom Verkehr ausgeht, ließe sich so positiv reduzieren. Die Schallausbreitung würde die Siedlungen nicht mehr auf die Weise wie es jetzt passiert, erreichen.		Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der



			<p>Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
	<p>Eine Grüne Welle, wie sie von der Gemeinde vorgeschlagen wird befürworte ich mit folgenden Zusätzen: Fußgänger und Fahrradfahrer sollten ebenso einbezogen werden wie die Kraftfahrer. Zur Grünen Welle gehört auf jeden Fall das Einbeziehen der Bahnübergänge. Die Gemeindeverwaltung könnte ein intelligentes Schrankensystem in Kombination mit der Grünen Welle mit der Bahn erst einmal ins Gespräch bringen und Lösungen finden</p>	<p>Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
32	<p>Schön, dass sich die Gemeindevertreter:innen für die Vorschläge der Gemeindemitglieder interessieren. Der Lärmschutz ist schon lange im Gespräch, ohne dass es tatsächlich Fortschritte gegeben hätte. Wunderbar, dass endlich die Initiative ergriffen wird. Als Herzebrockerin habe ich tatsächlich ein paar Ideen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	-
	<p>1. Die Gebäude von Craemer könnte begrünt werden mit Kletterpflanzen und/ hohen Büschen/Bäumen, Kletterpflanzen wären mein Favorit. Schluckt Staub und Dezibel, so dass die gegenüber liegende Siedlung weniger Lärm abbekommt.</p>	<p>Grundsätzlich könnte eine solche Maßnahme eine lärmindernde Wirkung haben, jedoch entzieht sich das Privatgebäude der kommunalen Handlungshoheit. Die Aufnahme in den LAP ist nicht möglich, da die Gemeinde keinen unmittelbaren Einfluss auf die Maßnahme hat.</p>	-
	<p>2. Zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr könnte man Tempo 30 einführen (das ist im Verfahren etwas aufwendig, aber andere Städte und Gemeinden haben schon diese Regelung.).</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
	<p>3. Zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr könnte ein Durchfahrverbot für LKW erteilt werden. Die machen nachts den meisten Lärm. Das ist auch keine Zumutung, schließlich gibt es die unter vielen Mühen gebaute A 33.</p>	<p>Ein Durchfahrtsverbot für LKW könnte einen lärmindernden Effekt haben. Aufgrund der besonderen Verbindungsfunktion der B64 und der Tatsache, dass LKW's mit so einer Maßnahme in das Nebennetz verdrängt würden, ist die notwendige Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis GT) und des Landesbetriebes Straßen.NRW nicht zu erwarten. Gleichwohl wird die Fragestellung an die Straßenverkehrsbehörde herangetragen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt die Verwaltung zu beauftragen, die Möglichkeit eines LKW-Durchfahrverbotes zu klären. Über die Aufnahme eine möglichen Verbotes in den LAP kann zum Abschluss des Verfahrens beschlossen werden.</p>



	<p>4. Um ständiges Stopp und Fahren zu vermeiden, könnte man auf der Gildestr. bis Vielstätte durchgehend Tempo 30 einführen. Weniger Schilder und man kann sich besser auf die Geschwindigkeit einstellen.</p>	<p>Die Gildestraße ist nicht Gegenstand der laufenden Lärmaktionsplanung. Die Thematik wurde bereits mit negativen Ergebnis mit der Straßenverkehrsbehörde erörtert.</p>	<p>-</p>
	<p>5. Zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr lässt sich die Ampel für den Ziel- und Quellverkehr (Mühlenstraße, Gildestr.) als Kontaktampel einrichten, so dass der Verkehr auf der B 64 nachts fließen kann (am meisten Lärm macht das Bremsen und Anfahren an Ampeln.).</p>	<p>Die Feststellung, dass fließender Verkehr zu einer geringeren Lärmbelastung führen kann, ist zutreffend. Jedoch kann hier nicht eine Ampelanlage für sich alleine betrachtet werden. Daher ist die Verfolgung der bereits im LAP-Vorentwurf enthaltenen „Grünen Welle“ als zielführender anzusehen. Ein weiterer Beschluss ist somit nicht erforderlich.</p>	<p>-</p>
	<p>Für Nachfragen stehe ich gern zur Verfügung und würde mich freuen, wenn Sie aus der Vielzahl aller Einsendungen möglichst viele Ideen aufgriffen und realisierten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	<p>-</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
33	Der Vorschlag der Gemeinde, auf ein Drängen der Umsetzung und Planung der B64n lehne ich ab. Der Lärmaktionsplan ist gedacht, in 5-Jahresabschnitten für die bestehende B64 und die Anwohner und Verkehrsteilnehmer etwas zu tun. Dieses Drängen auf die B64n gehört nicht in den Lärmaktionsplan. Ein weiteres Fernstraßenprojekt als Lösung zur Verringerung von Umgebungslärm voranzutreiben, welches noch mehr Lärm verursacht, ist nicht zielführend.	Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmindernde Maßnahme. Dieses deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat somit Berücksichtigung im LAP gefunden. Der Verzicht auf die B64n im LAP setzt einen Grundsatzbeschluss des Rates gegen diese Maßnahme voraus.	-
	Eine Grüne Welle, wie sie von der Gemeinde vorgeschlagen wird befürworte ich mit folgenden Ergänzungen: Bei der Planung und Umsetzung sollte ein Denken vom Fußgänger aus und vom Fahrradfahrer aus stattfinden. Zur Grünen Welle gehört auf jeden Fall das Einbeziehen der Bahnübergänge. Die Gemeindeverwaltung könnte mit der Bahn versuchen ein intelligentes Schrankensystem in Kombination mit der Grünen Welle abzustimmen.	Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.
	Einführung eines durchgängigen Tempo-30-Gebotes innerhalb der Ortschaften. Folgende Vorteile bringt die Drosselung auf Tempo 30 innerhalb der geschlossenen Ortschaften. 1. Geringere Geräuschemission. 2. Innerorts gäbe es eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. 3. Die Aufenthaltsqualität für alle steigt durch ein durchgehendes Tempo 30	Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.
	Auf den Zwischenstücken der Ortsteile Clarholz und Herzebrock Tempo 70 einführen. Durch diese Form der Schallreduzierung würden die Siedlungen entlastet werden.	Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an



		den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.	Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.
	Der Lärmschutz gegenüber von Craemer muss baulich ertüchtigt werden, um den Ping-Pong Effekt, der auf die Siedlung dahinter wirkt, endgültig zu beenden.	Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz bzw. dessen Erweiterung ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes bzw. dessen Erweiterung durch den Landesbetrieb zu ergänzen.
	Die Zeitschaltungen der geschlossenen Schranken sind zu minimieren u.a. kann die Ampelschaltung intelligent angepasst werden. Siehe Beispiele ähnlicher Art in anderen Städten.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).	-
	Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Gute Beispiele gibt es bundesweit.	Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.	-
	Einsetzen für die Umsetzung des 1/2 Stundentaktes der Bahn, das würde mit einem intelligenten Schrankensystem in Verbindung mit der Ampelschalung einhergehen.	Die Attraktivierung des ÖPNV führt zur Reduzierung des MIV und somit zu einer Lärmreduzierung. Der ½-Stunden-Takt ist Gegenstand des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“, welches sich noch in einer frühen Planungsphase befindet. Eine Realisierung ist nach vorläufigem Terminplan nicht vor 2033 zu erwarten. Gleichwohl erscheint die Unterstützung dieses langfristigen Konzeptes sinnvoll.	Der Planungsausschuss beschließt die „Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7“ in den LAP aufzunehmen.
	Stationäre Blitzer bieten die Möglichkeit, um auch nachts ein Kontrollsystem zu haben.	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
34	<p>ich möchte mich fristgerecht an den Lärmaktionsplanungen in unserer Gemeinde Herzebrock-Clarholz beteiligen. Die vorgelegten Ergebnisse zum Verkehrslärm auf der B 64 erfordern Verbesserungen. Hierzu möchte ich einige Vorschläge machen:</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	-
	<p>- bessere Ampelschaltungen (Steuerung nach Verkehrsmenge),</p>	<p>Die Feststellung, dass fließender Verkehr zu einer geringeren Lärmbelastung führen kann, ist zutreffend. Jedoch kann hier nicht eine Ampelanlage für sich alleine betrachtet werden. Daher ist die Verfolgung der bereits im LAP-Vorentwurf enthaltenen „Grünen Welle“ als zielführender anzusehen. Ein weiterer Beschluss ist somit nicht erforderlich.</p>	-
	<p>- Ampelanlage an der Bahnhofstraße mit Ausbau zu einer Kreuzung,</p>	<p>Eine Lärminderung durch diese Maßnahme ist nicht erkennbar. Im Übrigen wurde die Maßnahme bereits wiederholt durch den Landesbetrieb Straßen.NRW abgelehnt.</p>	-
	<p>- Ausbau der Nordstraßenkreuzung</p>	<p>Eine lärmindernde Wirkung der Maßnahme auf der B64 ist nicht erkennbar. Gleichwohl wird die Maßnahme weiterhin von allen Beteiligten verfolgt.</p>	-
	<p>- Grüne Welle für alle Verkehrsteilnehmer,</p>	<p>Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.</p>



<p>- wenn schon an den Seniorenheimen Tempo 30 eingerichtet wird dann für die gesamte B64 in den Ortslagen,</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
<p>- keine abgesackten Gullydeckel in der Fahrbahn dulden sondern eine geräuscharme Fahrbahndecke vorhalten,</p>	<p>Die bauliche Ausführung und Instandhaltung der B64 fällt in den Aufgabenbereich des Landesbetriebes Straßen.NRW. Dieser betreibt laufende Instandhaltungsarbeiten mit dem Ziel der Lärminderung wie in der Stellungnahme des Landesbetriebes dargelegt. Ein weiterer Beschluss ist nicht erforderlich.</p>	<p>-</p>
<p>- Verbesserung der vorhandenen Lärmschutzwand an der Südhoffsiedlung,</p>	<p>Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz bzw. dessen Erweiterung ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes bzw. dessen Erweiterung durch den Landesbetrieb zu ergänzen.</p>
<p>- Unterstützung bei aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen.</p>	<p>In seiner Stellungnahme weist der Landesbetrieb umfanglich auf die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung hin und stellt die Möglichkeiten einer Sanierung dar. Diese Informationen sind insbesondere für die Betroffenen von Interesse.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt die Verwaltung über den LAP zu beauftragen, die Öffentlichkeit in geeigneter Weise auf die Voraussetzungen und Möglichkeiten einer Lärmsanierung hinzuweisen.</p>
<p>Da nach den heutigen Erkenntnissen der Neubau der Fernstraße B64n sehr fraglich ist, müssen mögliche Verbesserungen an der vorhandenen Bundesstraße kurzfristig umgesetzt werden. Diese Notwendigkeit ergibt sich auch nach den im Gutachten vorgelegten weiterhin</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da der LAP mit seinen Maßnahmen auf die nächsten 5 Jahre abzielt, ist die zeitliche Komponente bereits ausreichend</p>	<p>-</p>



	<p>hohen Verkehrsbelastungen auf der B 64 alt selbst nach Ausbau einer neuen Bundesfernstraße in unserer Gemeinde. Zu beachten ist ebenfalls, dass durch die Neuanlage der Bundesfernstraße täglich insgesamt zusätzlich über 10.000 Kraftfahrzeuge durch unsere Gemeinde fahren. Hierdurch wird wesentlich mehr Verkehrslärm erzeugt und es werden andere Siedlungsbereiche zusätzlich belastet.</p>	<p>berücksichtigt. Ein weiterer Beschluss ist somit nicht erforderlich.</p>	
	<p>Mit dem Wunsch nach kurzfristigen Verbesserungen zum Verkehr auf der B64 in unserer Gemeinde Herzebrock-Clarholz verbleibe ich für heute mit freundlichen Grüßen:</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	<p>-</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
35	<p>hiermit möchte ich zum Lärmaktionsplan Stellung nehmen:</p> <p>Lärmbelastung verursacht Stress und ist somit Gesundheitsschädlich. Über Jahre ist die einzige gewünschte Lösung eine B64n, die dann den Lärm in die immer weniger werdenden Ruhezeiten verlagert. Diese in ferner Zukunft liegende vermeintliche Lösung, hilft aber jetzt und bis zum (ungewissen) Bau niemanden.</p>	<p>Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmindernde Maßnahme. Dieses deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat somit Berücksichtigung im LAP gefunden. Der Verzicht auf die B64n im LAP setzt einen Grundsatzbeschluss des Rates gegen diese Maßnahme voraus.</p>	-
	<p>Die einfachste schnell umzusetzende Lösung wäre daher konsequent Tempo 30. Diese bewährte Maßnahme wäre schnell umzusetzen (sofern Herr Wissing Schilder hat) und es kann auch auf diese einfache und wirtschaftliche Art schnell festgestellt werden, ob das zu einem Erfolg führt. Eine Testphase von 12 Monaten (inkl Geschwindigkeitskontrolle!) sollte ein schnelles Ergebnis liefern, ohne das Personalintensiv an anderen Alternativlösungen gearbeitet werden muss.</p> <p>Anwohner aber auch Verkehrsteilnehmer haben diese Entschleunigung verdient, tut uns allen ganz gut. ;-)</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
36	Geschlossene Bahnschranken wie es in Ortskernen selbstverständlich sein sollte (in den Nachbarorten längst realisiert um die Bürger zu schützen)	Die Emissionen der Bahnlinie sind nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Die Gemeinde ist darüber hinaus um die Reduzierung der Anzahl der unbeschränkten Bahnübergänge bemüht.	-
	und Umsetzung der B 64n	Der Hinweis verweist zur Lärminderung auf den Bau der B64n. Diese deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Ein weiterer Beschluss ist nicht erforderlich.	-
	Tempolimit,	Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.
	grüne Welle,	Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb	Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.



		Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.	
	Begrünung,	Begrünungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	-
	Es wäre wirklich mehr als wünschenswert diese Lärm-Doppelbelastung aus Bahn und Straße zu reduzieren	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	-
	Bezuschussung Lärmschutzfenster für Anwohner	In seiner Stellungnahme weist der Landesbetrieb umfänglich auf die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung hin und stellt die Möglichkeiten einer Sanierung dar. Diese Informationen sind insbesondere für die Betroffenen von Interesse.	Der Planungsausschuss beschließt die Verwaltung über den LAP zu beauftragen, die Öffentlichkeit in geeigneter Weise auf die Voraussetzungen und Möglichkeiten einer Lärmsanierung hinzuweisen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
37	<p>Sehr effektiv wirken in Norwegen sogenannte "fartsdempere". Das sind Geschwindigkeitsdämpfer in Form von ordentlichen Asphaltbuckeln,</p>	<p>Fahrbahnschwellen führen zu zusätzlichen Lärmbelastungen durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge und die Überfahrtsgeräusche. Dieses fällt insbesondere bei schweren Fahrzeugen ins Gewicht, die zudem bei der Überfahrt Erschütterungen auslösen. Unter Berücksichtigung der positiven und negativen Aspekte kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass in Summe keine Lärminderung zu erreichen ist. Einer Verschlechterung der Situation ist zu befürchten. Derartige Fahrbahneinbauten sind ein geeignetes Mittel auf gering belasteten Straßen mit geringer LKW-Verkehr.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt der Anregung nicht zu folgen.</p>
	<p>die bei Ortsdurchfahrten generell die Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzen. Oft ist auch der Zebrastreifen darauf angebracht.</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
38	<p>Ich möchte kurz über unsere Wohnsituation berichten: Wir wohnen in Clarholz an der Bundesstraße B64 mit einer Ampel, einer Straßenlampe und den Bahnschienen direkt vor unserem Haus.</p> <p>Tagsüber, wenn wir mit dem Auto aus der Holzhofstraße links auf die Bundesstraße in Fahrtrichtung Herzebrock abbiegen möchten, ist dies meistens nur möglich, sobald die Ampel für die Bundesstraße rot anzeigt.</p> <p>Es kommt häufig vor, dass beim Abbremsen von Lkws vor der roten Ampel Schwingungen erzeugt werden, so dass unsere Gläser im Schrank aneinanderschlagen und klingeln.</p>	<p>Die Sachdarstellung wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	-
	<p>Zusätzlich habe ich schon oft beobachtet, dass Autos und Lkws über die rote Ampel fahren. Diese Situation finde ich sehr gefährlich, weil das grüne Licht für die Fußgänger viel zu schnell angezeigt wird.</p>	<p>Die angeführten Verstöße sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>	-
	<p>Der Lärmpegel in unserer Wohnung ist beim Öffnen der Fenster zum Lüften viel zu laut.</p>	<p>Der Hinweis deckt sich mit dem Ergebnis der Lärmkartierung und ist nicht abwägungsrelevant.</p>	-
	<p>Die Straßenlampe scheint so hell in unser Haus, dass es stört.</p>	<p>Lichtemissionen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>	-
	<p>Außerdem fährt der Zug hupend 2 x in der vollen Stunde über die unbeschränkten Bahnübergänge. Man muss sich die Ohren zuhalten, wenn man sich im Garten aufhält.</p>	<p>Die Emissionen der Bahnlinie sind nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).</p>	-



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
39	<p>Ich schlage vor im gesamten Gemeindegebiet Tempo 30 einzuführen. Das reduziert den Verkehrslärm deutlich.</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
	<p>Weiter könnten Lärmschutzwände (nicht zu hoch) an der Bahnstrecke im Gemeindegebiet angebracht werden.</p>	<p>Die Emissionen der Bahnlinie sind nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).</p>	-

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
40	<p>Hallo, ich wohne in Clarholz genauer gesagt direkt an der B64 gegenüber dem ehemaligen Liermann Baustoffhandel. Und genau dort hupt die Bahn alle halbe Stunde. Es ist extrem laut, (auch mit Fenster geschlossen) vorallem wenn man nachts schlafen möchte. Die Autos stören mich nicht, nur die Bahn ist extrem. Da muss mal was passieren!!</p>	<p>Die Emissionen der Bahnlinie sind nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).</p>	-



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
41	<p>Meine Anregung zur Lärmverminderung lauten: 1. Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Bundesstrasse innerorts auf 30 km/h</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen. Dabei ist aber gleichzeitig die Verdrängung der Verkehre von der B64 in Wohnbereiche zu vermeiden. Daher erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung Innerorts nicht zielführend.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
	<p>und zwischen den Ortsteilen auf 70 km/h. Begründung: die Fahrgeräusche der PKW und LKW reduzieren sich erheblich, wenn langsamer gefahren wird, das gilt auch für Elektrofahrzeuge. Durch fehlende Lärmschutzmaßnahmen breitet sich der Lärm auch in der offenen Landschaft weit aus, wie die Karte zeigt. Innerorts sind die Bewohner der ersten Reihe besonders betroffen, dahinter sind die Häuser zum Teil vor Lärm geschützt. Jedoch ist zum Beispiel der Wald entlang der Straße kein Schutz. Ein aufheulendes Motorrad und ein PS starker Wagen auf der B 64 sind auch für uns in dritter Reihe noch laut zu hören. Daher fordere ich eine Begrenzung der Geschwindigkeit, zumindest nachts.</p>	<p>Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.</p>
	<p>2. Anpassung der Ampelschaltungen zu einer flüssigen Abfolge für alle Teilnehmer Obwohl ich vor fast drei Jahren (Januar 2020) einen Bürgerantrag gestellt habe und der Kreis Gütersloh mit Schreiben vom 24.02.2021 eine Antwort gegeben und Vorschläge für Verbesserungen zu den Schaltungen konkret ausgeführt hat, ist bis heute keine Änderung eingetreten. Mich interessiert hier insbesondere die Kreuzung Schomäckerstraße/Samtholzstraße mit Bundesstraße. Hier sind die Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer nicht automatisch mit dem Querverkehr geschaltet, oft ist es lange rot, obwohl auf der Bundesstraße gar kein Fahrzeug fährt. Wenn dann eins</p>	<p>Die „Grüne Welle“ ist eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die vorgeschlagene Einbeziehung der Fußgänger und Radfahrer fördert die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und ist somit eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung. Die Möglichkeit zur Kombination dieser Maßnahmen ist durch den Landesbetrieb Straßen.NRW zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde (Kreis) zu prüfen.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt den Punkt „Grüne Welle“ im LAP um den Hinweis „unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs“ zu ergänzen.</p>



	<p>kommt, schaltet die Ampel um. Diese nicht nachvollziehbare Schaltung führt zu unnötigem stopp and go und somit also auch zu weiterem Lärm durch Abbremsen und Anfahren. Durch eine intelligente Steuerung können unnötige Wartezeiten und damit auch Lärm vermieden werden.</p>		
	<p>3. Geschwindigkeitskontrollen: Die Forderung nach einer Reduzierung muss einhergehen mit Kontrollen, nur so kann das Rasen, das laute Beschleunigen auf zu hohe Geschwindigkeit, das starke Abbremsen (weil vorher zu schnell) eingedämmt werden.</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten aufzunehmen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
42	1. Einrichtung eine Tempolimits "50" zwischen Ampelkreuzung "Einfahrt Eudur Bau + Fa. Craemer" und dem Ortseingangsschild, sowie in Gegenrichtung mit Überwachung des Tempolimits.	Die Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind durch den Kreis Gütersloh unter Beachtung der Rechtslage zu veranlassen	Der Planungsausschuss beschließt vorbehaltlich einer positiven Vorprüfung durch den Kreis Gütersloh Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts an Kindergärten und Altenheimen sowie zwischen den Ortsteilen und an der Ortseinfahrt aus Richtung Rheda) auf der B64 zu fordern.
	2. Flüsterasphalt	Die bauliche Ausführung und Instandhaltung der B64 fällt in den Aufgabenbereich des Landesbetriebes Straßen.NRW. Dieser betreibt laufende Instandhaltungsarbeiten mit dem Ziel der Lärminderung wie in der Stellungnahme des Landesbetriebes dargelegt. Ein weiterer Beschluss ist nicht erforderlich.	-
	3. Errichtung eines vernünftigen Schallschutz, bzw. Erneuerung des "Bretterzaunes (früher Schallschutz genannt)" entlang der Häuser an der Breslauer Straße/B64.	Aktiver Lärmschutz stellt einen effektiven Schutz der Wohnbebauung dar. Die Errichtung fällt in die Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die Notwendigkeit und Möglichkeit von aktiven Lärmschutz bzw. dessen Erweiterung ist durch den Landesbetrieb zu prüfen.	Der Planungsausschuss beschließt den LAP um die Forderung hinsichtlich der Prüfung eines aktiven Lärmschutzes bzw. dessen Erweiterung durch den Landesbetrieb zu ergänzen.