



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	6
3	Maßnahmenplanung	9
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	14
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	17
6	Evaluierung des Aktionsplans	18
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	19
8	Anhang.....	20



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.o-sp.de/herzebrock

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 km²¹. Zur Gemeinde gehören insgesamt 2 Ortsteile.

Hauptlärmquelle, welche in die Gemeinde einwirkt, ist die Bundesstraße B64, welche beide Ortsteile durchschneidet. Haupteisenbahnstrecken sowie einen Flughafen liegen nicht im Gemeindegebiet oder in der näheren Umgebung, sie werden also nicht in diesem Lärmaktionsplan behandelt.

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

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Die national geltenden Grenzwerte sind in der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutz-Richtlinie an Bundesfernstraßen des Bundes, in der Lärmschutz-Richtlinie StV und in der DIN 18005 zu finden.

Aus nationalen Richtlinien, Verordnungen etc. bestehen teilweise strikte Grenzwerte, teilweise Richt- und Orientierungswerte. Es hängt von der im Einzelfall vorliegenden Lärmart bzw. dem Lärmverursacher sowie der Nutzungsart ab, nach welchen Werten und welchen Verfahren Lärm ermittelt und beurteilt wird.

In Tabelle 1 sind Grenz-, Auslöse-, Orientierungs- und Richtwerte dargestellt.



Grenz-, Auslöse- und Orientierungswerte im Bereich des Verkehrslärmschutzes

Anwendungsbereich:	Verkehr			Planung
Quellen:	Straßen, Schienenwege	Straßen und Schienenwege in der Baulast des Bundes	Straßen	Verkehr
Vorschriften:	16. BImSchV ²	VLärmSchR97 ³	Lärmschutz- Richtlinien-StV ⁴	DIN 18005 ⁵
	Immissions- grenzwerte (Lärmvorsorge)	Auslösewerte (Lärmsanierung)	Richtwerte (Ordnungsrecht)	Orientierungswerte
Nutzung	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	-
Reines Wohngebiet (WR)	59 / 49	64 / 54	70 / 60	50 / 40
Allgemeines Wohngebiet (WA)	59 / 49	64 / 54	70 / 60	55 / 45
Kleinsiedlungsgebiet (WS)	59 / 49	54 / 54	-	55 / 45
Dorfgebiet (MD)	64 / 54	66 / 56	72 / 62	60 / 50
Kerngebiet (MK)	64 / 54	66 / 56	72 / 62	63 / 53
Mischgebiet (MI)	64 / 54	66 / 56	72 / 62	60 / 50
Urbanes Gebiet (MU)	64 / 54	-	-	60 / 50
Gewerbegebiet (GE)	69 / 59	72 / 62	75 / 65	65 / 55

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

² Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

⁴ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

⁵ DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau



2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

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

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.

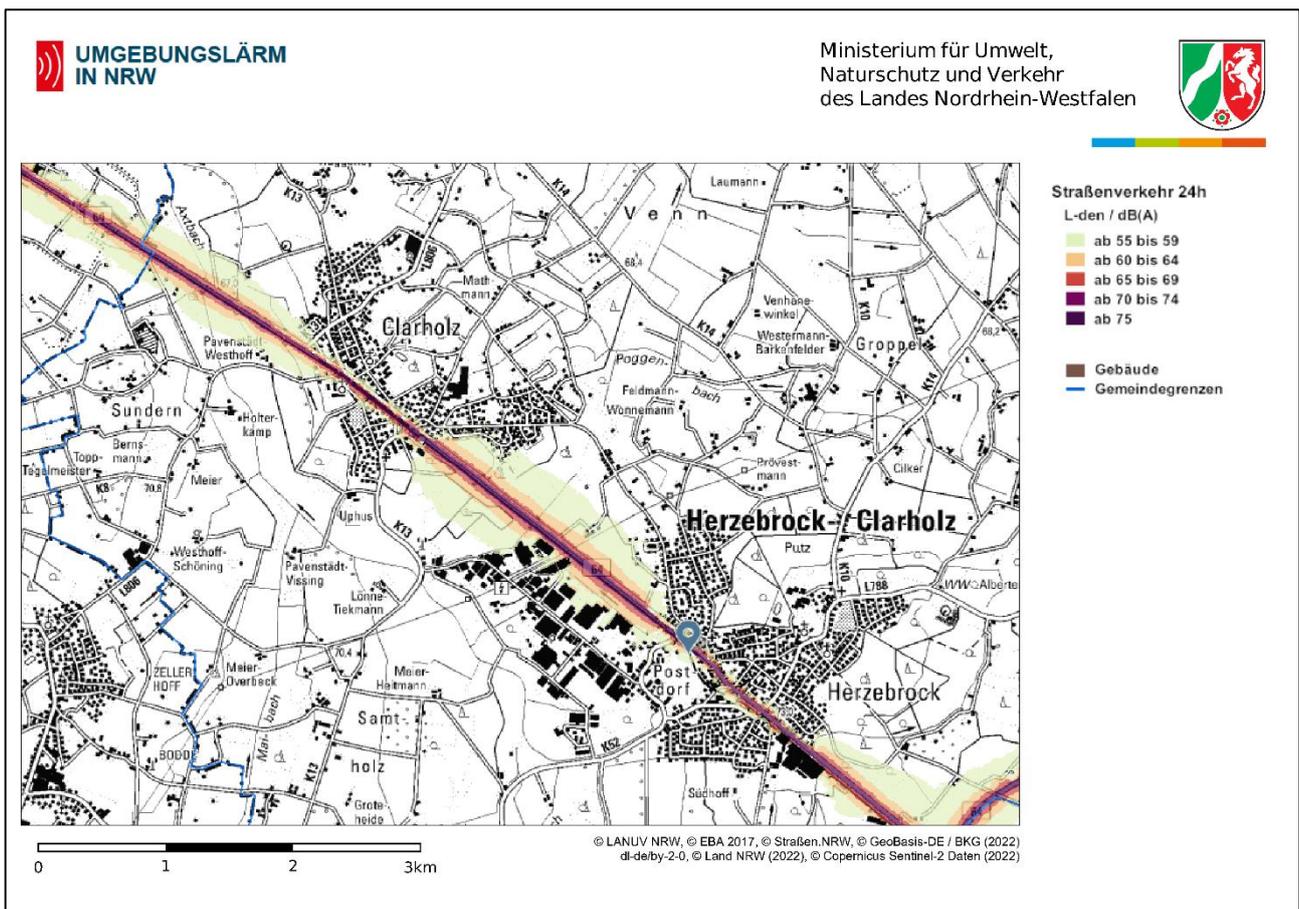


Abb. 1: Lärmkarte 24h

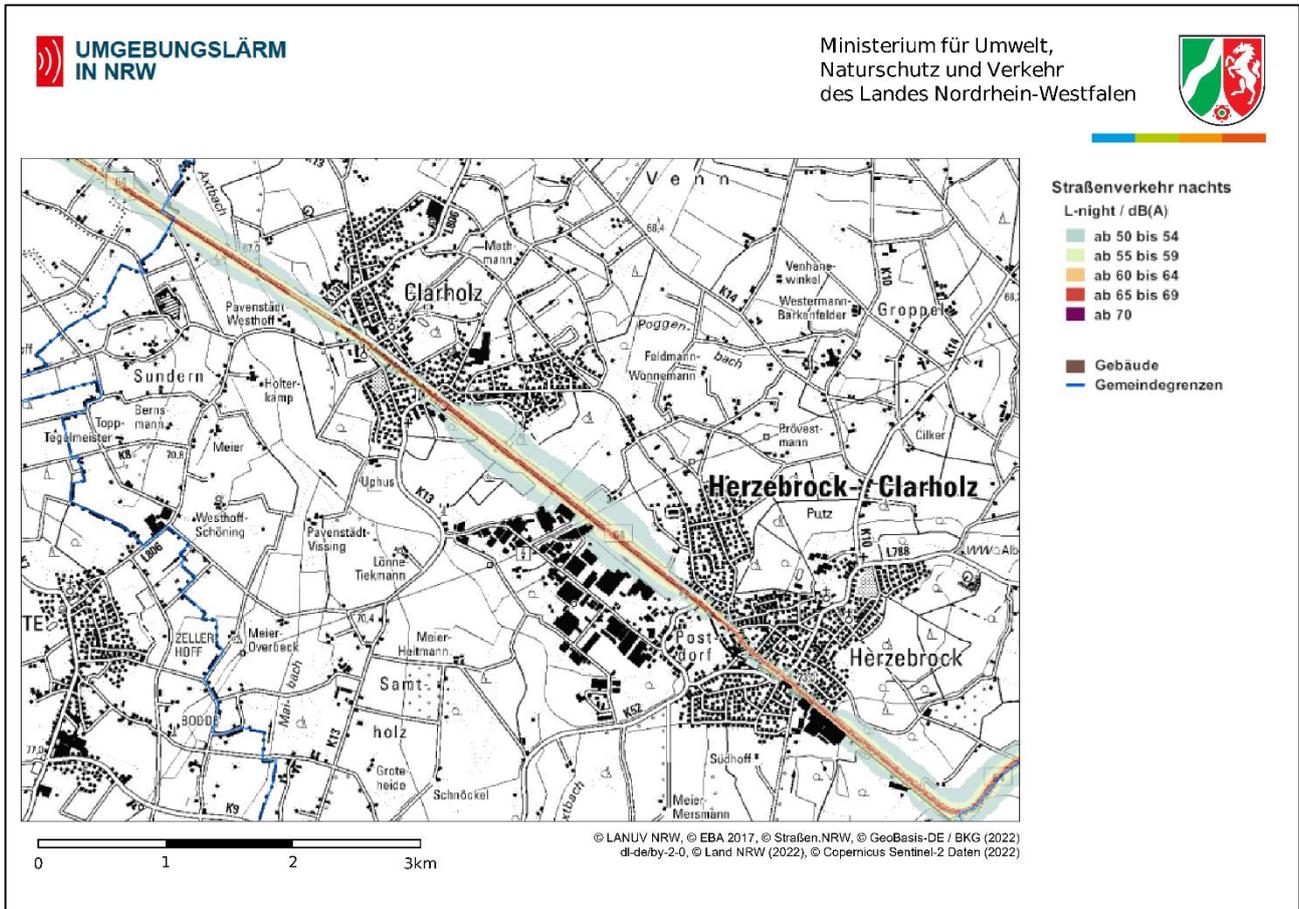


Abb. 2: Lärmkarte nachts

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

Geschätzte Anzahl der Menschen in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L_{DEN} [dB(A)]:	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
Betroffene Bewohner	584	307	174	153	3
L_{Night} [dB(A)]:	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
Betroffene Bewohner	346	177	183	4	0

Tabelle 2: Anzahl der betroffenen Bewohner je nach L_{DEN} – Bereich L_{Night} – Bereich



Lärm gilt als eine Ursache für Beeinträchtigung des Wohlbefindens, dauerhafte Lärmbelastungen stellen ein gesundheitliches Risiko dar. Lärm umfasst jegliche Schalleinwirkung, die belästigt, stört oder gesundheitliche Schäden hervorruft. Dauerbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und ab 55 dB(A) nachts führen zu einem signifikant erhöhten Gesundheitsrisiko. Die Auswirkungen sind individuell verschieden und hängen nicht selten von der Art der Lärmquelle ab. Sie zeigen sich sowohl im physisch-mental, physischen und sozialen Wohlbefinden der Betroffenen. Nachgewiesen wurden Änderungen der Gehirnstromaktivität, aber auch schlechter Schlaf und Ausschüttung von Stresshormonen. Langfristig kann dies verstärkt zu hohem Blutdruck und Herzinfarkt führen. Für ischämische Herzerkrankungen wird eine Inzidenzrate von 540 Fällen je 100.000 Einwohner zugrunde gelegt. Die gesundheitlichen Auswirkungen lassen sich nicht eins zu eins auf die Bevölkerung der Gemeinde Herzebrock-Clarholz herunterrechnen, da die Ergebnisse sich auf repräsentative Populationen mit einer ausreichenden Größe beziehen. 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)

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

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 Mischgebietsnutzungen. 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.	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
4.	Geschwindigkeitskontrollen	Zu allen Tages- und Nachtzeiten, Forderung an den Kreis Gütersloh	Reduzierung des Verkehrslärms durch Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten
5.	Aktiver Lärmschutz	Kreuzung West, gegenüber Craemer, Forderung an den Landesbetrieb Straßen.NRW	Reduzierung des Verkehrslärms innerhalb der Wohnbebauung
6.	Geschwindigkeitsanzeigetafeln	An der B64	Sensibilisierung für die gefahrene Geschwindigkeit
7.	Fahrzeugkontrollen	B 64, Tag und Nacht, Forderung an die Kreispolizeibehörde	Reduzierung des (Verkehrs-)lärms
8.	Attraktivierung ÖPNV	Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7	Reduzierung des MIV



Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
9.	LKW-Durchfahrverbot	Nachts, Prüfungsauftrag an das Straßenverkehrsamt und den Landesbetrieb Straßen.NRW	Lärminderung in der Nacht
10.	Passive Lärmsanierung	Öffentlichkeit informieren, Zuständigkeit Sanierung beim Landesbetrieb Straßen.NRW	Lärminderung innerhalb der Wohnungen
11.	Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, z.B. Parkverbote	Innerorts, Prüfung durch Gemeinde zusammen mit Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh	Lärminderung durch Verbesserung des Verkehrsflusses
12.	Erstellung eines Gutachtens nach Lärmschutz-Richtlinien-StV zur Überprüfung der Grenzwerte	Forderung an den Landesbetrieb Straßen.NRW	Einleitung von Maßnahmen gegen Lärm nach Bestätigung der Überschreitung der Grenzwerte

Erläuterungen des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahme

Bezüglich einiger Maßnahmen sind wir mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Gütersloh im Austausch.

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in den Ortslagen und dadurch Verringerung der Immissionsbelastung der Wohnnutzung
- Verringerung der Emissionen durch den vorhandenen Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Optimierung des Verkehrsflusses
- 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: Angabe nach welchen Kriterien die Ruhigen Gebiete ausgewiesen werden

Je nach Kommune können die Kriterien für die Festsetzung für sogenannte ruhige Gebiete Unterschiede aufweisen. Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat sich entschlossen folgende Kriterien zur Festsetzung ruhiger Gebiete zu verwenden: Das Gebiet muss öffentlich zugänglich sein und einen Erholungszweck erfüllen. Zudem dürfen andere Planungen wie geplanter Siedlungsbau, Straßenbau usw. der Festsetzung nicht im Wege stehen und das Gebiet muss einen Lärmpegel von unter 55 dB(A) am Gesamttag (LDEN) aufweisen. Hierdurch ergab sich für die Gemeinde die in der folgenden Tabelle aufgelisteten ruhigen Gebiete.

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

Die einzige Lärmbelastung in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist die B64. Aus diesem Grund ist die Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotentialen nicht notwendig, da die gesamte Anzahl der Betroffenen in der Gemeinde auf diese Schallquelle zurückzuführen ist, und durch die geplanten Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren der Straßenverkehrslärm für alle reduziert werden soll.⁶

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)

⁶ Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen (Umweltbundesamt Juli 2023)



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

Die Bevölkerung wurde durch das Amtsblatt und auf der Homepage der Gemeinde auf die Öffentlichkeitsbeteiligung aufmerksam gemacht. Es gab eine Öffentliche Auslegung und die Mitwirkungsmöglichkeit über die Beteiligungsplattform.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Es haben Betroffene und interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie verschiedene Behörden teilgenommen.

Anzahl der Personen, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben:

44

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:

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Herzebrock-Clarholz wurde derart überarbeitet, dass die Maßnahmenart „Verringerung der Fahrgeschwindigkeit -> Tempolimit auf 30 km/h auf Teilstücken der B64“ rausgefallen ist, da nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation führt, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.

Weiterhin ist die Maßnahme „Geschwindigkeitsbegrenzungen“ entfallen, da das Straßenverkehrsamt die Rechtslage wie folgt darlegt: „Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich.“

Ergänzend wurde in den Lärmaktionsplan die Maßnahme „Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, z.B. Parkverbote“ nach der öffentlichen Konsultation mitaufgenommen. Behinderungen des Verkehrsflusses führen in der Regel zu einer Lärmbelastung, daher sollten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses geprüft werden. Entsprechende Regelungen fallen in die Zuständigkeit des Straßenverkehrsamtes.

Weiterhin ergänzend wurde die Forderung an den Landesbetrieb Straßen.NRW mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen, ein Gutachten nach Lärmschutz-Richtlinien-StV zu erstellen, da der begründete Verdacht der Überschreitung der Grenzwerte besteht. Sofern das Gutachten den Verdacht bestätigt, wird der Kreis Gütersloh aufgefordert geeignete Maßnahmen anzuordnen.



4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Es gingen insgesamt 44 Stellungnahmen ein. Hierbei ging es um die Forderung nach Geschwindigkeitskontrollen (stationär als auch mobil), die Forderung nach Geschwindigkeitsbegrenzungen vor den Ortseingängen und in den Ortsteilen, die Forderung nach einer Koordinierung von Lichtsignalanlagen, die Forderung nach aktivem als auch passivem Lärmschutz, die Forderung nach Geschwindigkeitsanzeigetafeln, die Forderung nach Fahrzeugkontrollen und die Forderung nach einem LKW-Durchfahrverbots in den Nachtstunden. Häufig war auch die Problematik mit der B64n Thema der Stellungnahmen.

Link zur Webseite mit
Dokumenten der öffentlichen
Konsultation:

www.o-sp.de/herzebrock/plan/laermaktionsplan.php



5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

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

Durch die eigene Aufstellung ohne der Mithilfe eines Ingenieurbüros gab es keine zusätzlichen Ausgaben.

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen:

Durch die Aufstellung des Lärmaktionsplans wurde die Bevölkerung mehr auf das Thema Lärm aufmerksam gemacht und konnte so die Lärmaktionsplanung mit gestalten und soll auch zukünftig weiter hinzugezogen und auf dem Laufenden gehalten werden.



6 Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

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

Ja

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

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

Ja

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans

Es soll weiter beim zuständigen Straßenbaulastträger und dem Straßenverkehrsamt nachgehakt werden, um kontinuierlich gegen den Straßenverkehrslärm vorzugehen. Des Weiteren muss der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre überprüft und ggf. überarbeitet werden.



7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am: 25.06.2024

7.2 Link zum Aktionsplan im Internet

www.herzebrock-clarholz.de/bauen-umwelt-und-wirtschaft/verkehr/laermaktionsplanung/



8 Anhang

8.1 Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde

Herzebrock-Clarholz

Gemeindekennzahl: 05754020
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: DE_NW_05754020

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Gemeinde Herzebrock-Clarholz
Am Rathaus 1
33442 Herzebrock-Clarholz

Telefon: 05245 4440
E-Mail: kontakt@herzebrock-clarholz.de
www.herzebrock-clarholz.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.



Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

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



8.2 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	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.</p> <p>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
2	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 lärmmindernde 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 „lärmmindernde“ Baumaßnahmen hin, ohne im Detail auf eine lärmmindernde Ausführung einzugehen. Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen sollte aber der Aspekt der lärmmindernden Bauausführung besondere Berücksichtigung finden.</p>	<p>Der Planungsausschuss beschließt im Lärmaktionsplan die besondere Berücksichtigung einer lärmmindernden 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 lärmmindernden 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 Gewebegebieten <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.		
--	--	--	--	--



8.3 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
1	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.
2	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
3	<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
4	<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>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>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>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>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>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 der Anregung nicht zu folgen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
5	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.	-
6	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
7	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
8	<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>-</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
9	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
10	<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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>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
11	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.	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.	-
	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.	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.
	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 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.



<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
12	<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
13	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
14	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
15	<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
16	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
17	<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>	-
	- bessere Ampelschaltungen (Steuerung nach Verkehrsmenge),	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.	-
	- Ampelanlage an der Bahnhofstraße mit Ausbau zu einer Kreuzung,	Eine Lärminderung durch diese Maßnahme ist nicht erkennbar. Im Übrigen wurde die Maßnahme bereits wiederholt durch den Landesbetrieb Straßen.NRW abgelehnt.	-
	- Ausbau der Nordstraßenkreuzung	Eine lärmindernde Wirkung der Maßnahme auf der B64 ist nicht erkennbar. Gleichwohl wird die Maßnahme weiterhin von allen Beteiligten verfolgt.	-
	- Grüne Welle für alle Verkehrsteilnehmer,	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.



<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
18	<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
19	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
20	<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
21	<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
22	Ich schlage vor im gesamten Gemeindegebiet Tempo 30 einzuführen. Das reduziert den Verkehrslärm deutlich.	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.
	Weiter könnten Lärmschutzwände (nicht zu hoch) an der Bahnstrecke im Gemeindegebiet angebracht werden.	Die Emissionen der Bahnlinie sind nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).	-

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
23	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!!	Die Emissionen der Bahnlinie sind nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023).	-



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschluss
24	<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
25	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.



8.4 Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 08.02. – 19.02.2024

Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
1	Kreis Gütersloh Abteilung Umwelt – Klimaschutz und Planung	<p>zum Vorhaben der Gemeinde Herzebrock-Clarholz nimmt der Kreis Gütersloh wie folgt Stellung: Der Kreis Gütersloh stimmt der geplanten 4. Stufe der Lärmaktionsplanung unter Beachtung der Stellungnahmen/Hinweise der Fachabteilungen grundsätzlich zu.</p> <p>Der Kreis Gütersloh wurde als Träger öffentlicher Belange in dem o. g. Verfahren um Stellungnahme gebeten. 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, bitte beachten Sie die eingegangenen Stellungnahmen/Hinweise. Die Abteilungen haben sich wie folgt geäußert:</p> <p>-----</p> <p>Abteilung Straßenverkehr Verkehrslenkung Gegen die Lärmaktionsplanung 4. Stufe werden aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.</p> <p>Über die unter Ziffer 3.2 beschriebenen geplanten Maßnahmen zur Lärminderung, insbesondere die Punkte 3, 4, 5, 6 und 11 die in der Zuständigkeit der Abteilung Straßenverkehr liegen, kann jedoch nur nach detaillierter Prüfung der Sach- und Rechtslage entschieden werden.</p> <p>-----</p> <p>Abteilung Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt Der Lärmaktionsplan wird zur Kenntnis genommen. Es werden keine Hinweise gesehen.</p>	-	-



Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
2	Landesbetrieb Straßen NRW, HS Bielefeld	<p>die Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW zur Phase 1 vom 27.10.2023 bleibt auch zur Phase 2 bestehen.</p> <p>Zudem kann kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb vorausgesetzt werden.</p> <p>Zu 8. Anhang lfd. Nr. 4: Zum jetzigen Zeitpunkt können für geplante Maßnahmen in 2026 noch keine detaillierten Angaben zur genauen Wahl der Straßendeckschicht bei Deckenerneuerungen gemacht werden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Vor dem Hintergrund der positiven Ausführung einer lärmindernden Bauausführung soll diese jedoch auch weiterhin durch die Gemeinde gefordert werden.	Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.
		Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lkw-Fahrverbote und Verkehrsumlagerungen sind im Einzelfall zu prüfen und nicht vom Landesbetrieb allein zu entscheiden. Hier sind weitreichende Abstimmungsgespräche durchzuführen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und deckt sich mit der Stellungnahme Nr. 2. Die entsprechenden Maßnahmen werden mit den Beteiligten abgesprochen und sind von der Straßenverkehrsbehörde festzusetzen.	Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.
3	Deutsche Bahn AG	Wie in den Antragsunterlagen richtig zu entnehmen, ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen. Die Kommune kann Maßnahmen zum Schutz vor Lärm aus dem Schienenverkehr im Lärmaktionsplan formulieren, die Deutsche Bahn ist allerdings nicht verpflichtet, diese umzusetzen (s. Urteil vom 25.07.2016 – 10 S 1632/14, DVBl 2016, 1332 des VGH Mannheim). Daher haben wir keine Hinweise, Anmerkungen oder Bemerkungen zu Lärmaktionsplänen vorzubringen und bitten darum, sich ggf. an das Eisenbahn-Bundesamt zu wenden.	-	-



8.5 Öffentlichkeitsbeteiligung vom 08.01. – 19.02.2024

Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
1	Da wir recht nah an der B64 Kreuzung in Clarholz wohnen, und die Straße teilweise recht laut hören können, würde ich ein Tempolimit sehr begrüßen...das beschleunigen und abbremsten, vorallem bei den LKWs, ist glaube Hauptverantwortlich für die Geräusche...Tempo 50 schon weiter vor der Ampel würde denke schon ordentlich helfen.	Die Thematik wurde bereits mit dem Straßenverkehrsamt erörtert, dieses hat die Rechtslage wie folgt dargelegt: "Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich."	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
2	<p>Anmerkungen zu geplanten Maßnahmen: zu 2. Drängen auf Umsetzung und Planung der B64n Diese Maßnahme lehne ich ab, da sie eine Verlagerung des Problems darstellt und nur geringen Einfluss auf die Lärminderung hat. Laut Verkehrsprognosen bleiben bis zu 60 % des heutigen Verkehrs auf der alten Strecke. Lärmschutzmaßnahmen müssten in erheblichem Maße zusätzlich an anderen Stellen getroffen werden. Ich gehe davon aus, dass diese B64n nie realisiert wird und kann das den Anwohnern nicht in Aussicht stellen. Der Lärmaktionsplan gilt für die nächsten 5 Jahre. Es scheint mir außerdem nicht möglich zu sein, in dieser Zeit diese Straße zu realisieren.</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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>zu 3., 6. Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts an Kindergärten und Altenheimen Das reicht mir nicht aus. Wir müssen nicht nur Kindergärten und Altenheime vor Lärm schützen, sondern alle betroffenen Anlieger. Wenn die Erhöhung der Verkehrssicherheit als zusätzliches Argument genannt wird, gehören mindestens die gefährlichen Ampelanlagen dazu. Dort leisten wir uns Lotsen und sind bisher nicht bereit, die maximale Geschwindigkeit zu senken. Das würde die Sicherheit an den Stellen deutlich erhöhen.</p>	<p>Die Auffassung des Einwenders zu den Gefahrenpunkten wird durch das zuständige Straßenverkehrsamt nicht geteilt.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>
	<p>zu 5. Geschwindigkeitskontrollen Wenn mit der Forderung "zu allen Tages- und Nachtzeiten" gemeint ist, dass stationäre Blitzer aufgestellt werden, begrüße ich das. Wenn es nur temporäre Kontrollen zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten werden, reicht das aus meiner Sicht nicht aus. Die gibt es heute auch schon. Anlieger berichten mir, dass zu bestimmten Zeiten trotzdem deutlich schneller als mit 50km/h gefahren wird.</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen. Die technische Umsetzung obliegt des zuständigen Behörden.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



	<p>zu 10. Attraktivierung ÖPNV Unterstützung des Konzeptes S-Bahn-Münsterland Linie S7 begrüße ich sehr. Die Gemeinde sollte sich auch offiziell dazu bekennen und die Planungen wirklich unterstützen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist nicht abwägungsrelevant. Die Maßnahme ist bereits Gegenstand des LAP.</p>	<p>Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>
--	---	---	--



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3	<p>Da auch mittelfristig nicht mit dem Bau der B 64 n zu rechnen ist und auch die ähnlich lang geplante Nordumgehung ungewiss ist, bleibt als wirksamste Maßnahme nur Tempo 30 im gesamten Ort. Das Argument es könnte zu Ausweichverkehr kommen trifft nicht zu wenn der ganze Ort die gleiche Geschwindigkeit hat.</p> <p>Auch ein späteres Eintreffen der Feuerwehrleute am Gerätehaus ist sehr unwahrscheinlich.</p> <p>Besonders in Baden Württemberg gibt es viele Orten die flächendeckend Tempo 30 erfolgreich eingeführt haben.</p> <p>Falls es am Kreis scheitert, schlage ich vor, eventuell in Herzebrock-Clarholz einen Modellversuch zu starten.</p> <p>Gerne zeitlich befristet. Dann sieht man weiter.</p>	<p>Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
4	<p>wir möchte zur 2. Offenlegung des Lärmaktionsplanes für unsere Gemeinde Herzebrock-Clarholz Stellung beziehen. Zuerst bedanke ich mich, dass einige von meinen Anregungen zur 1. Offenlegung Zustimmung finden. Weiter möchten wir aber darum bitten, dass alle von Anderen und mir genannten Vorschläge zur kurzfristigen Lärmreduzierung zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>In der Vorlage V-186/2023, 1. Ergänzung zum Lärmaktionsplan Anlage 2, Abwägungstabelle Teil 2 fällt auf, das bei der Abwägung vermehrt auf den Ratsbeschluss zur B 64n verwiesen wird. Diese Aussage greift unseres Erachtens nicht, da der Neubau der Bundesfernstraße sehr fraglich ist. Sollte sie aber trotz aller Bedanken gebaut werden, wird es bis zur Fertigstellung noch Jahrzehnte dauern. Danach müsste die Gemeinde Herzebrock-Clarholz einen Lärmaktionsplan für Teilbereiche der B64 alt, für die B64n, für die Gildestraße und Teilbereiche der Gütersloher Straße erstellen, da nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten zur Planung der B64n auf diesen Straßen die jährliche Verkehrsmenge über 3 000 000 Kraftfahrzeuge liegt. Die zusätzlichen Kraftfahrzeuge in unserer Gemeinde Herzebrock-Clarholz in Höhe von voraussichtlich über 3 200 000 pro Jahr ist dem Neubau der Bundesfernstraße B64n geschuldet.</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung befasst sich mit der aktuellen zu prüfenden Situation. Dieser kann sowohl mit kurzfristigen, mittelfristigen als auch mit langfristigen Maßnahmen begegnet werden. Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmmindernde Maßnahme. Dieses deckt sich mit der aktuellen Beschlusslage in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und hat somit Berücksichtigung im LAP gefunden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
5	<p>hier meine Anregungen zur Lärmaktionsplanung 4.Stufe: 1. kein Neubau einer Fernstraße B64n durch unsere Gemeinde (mehr Lärm kann man gar nicht für unsere Gemeinde vermeiden, da dieses Vorhaben in westlicher Lage an beiden Ortsteilen geplant ist und sehr häufig südwestliche Windlage vorhanden ist, welche den Lärm (mehrere tausend zusätzliche PKW/LKW pro Tag) dieser Straße direkt in beide Orte tragen würde).</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. Beim Neubau einer Straße sind die notwendigen Maßnahmen zum Schallschutz zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>2. "grüne" Welle auf der B64 in beiden Ortsteilen.</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>Die Forderung einer „Grünen Welle“ hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



	<p>3. durchgängig 30km/h auf der B64 in beiden Ortsteilen.</p>	<p>Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>
	<p>4. fortlaufende Instandsetzung kaputter Straßen (jedes Schlagloch macht Lärm) sowie fortlaufende Ausbesserung von kaputten/lockereren Gullideckeln, etc. ("jedes darüber Fahren macht Lärm").</p>	<p>Zuständig für den Unterhalt der B64 ist der Landesbetrieb Straßen.NRW. Dieser führt, wie auch in diesem Verfahren dargelegt, regelmäßig Maßnahmen zur Deckenerneuerung durch. Darüber hinaus erfolgt eine regelmäßige Streckenkontrolle durch Straßen.NRW. Auffällig gewordene Schäden werden dabei unmittelbar oder kurzfristig behoben.</p>	<p>Da der Landesbetrieb Straßen.NRW seiner Verpflichtung nachkommt, ist eine zusätzliche Aufnahme in den LAP nicht erforderlich.</p>
	<p>5. Wo immer es geht/vermieden werden kann, kein Parken direkt auf Fahrbahnen, da jedes damit verbundene Abbremsen/anfahren anderer Verkehrsteilnehmenden (PKW/LWK/etc) zusätzlichen Lärm verursacht.</p>	<p>Behinderungen des Verkehrsflusses führen in der Regel zu einer Lärmbelastung, daher sollten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses geprüft werden. Entsprechende Regelungen fallen in die Zuständigkeit des Straßenverkehrsamtes.</p>	<p>Der LAP wird ergänzt: Die Gemeinde wird beauftragt zusammen mit der Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsflusses, wie z.B. Parkverbote, zu prüfen.</p>



	<p>6. Verbesserung der Verkehrssituation Bahnhofstraße/Industriestraße, da es hier durch Linksabbieger immer noch zu einem unnötigen Abbremsen/Warten/Abbremsen der Fahrzeuge auf der B64 (=zusätzlicher Lärm) kommt.</p>	<p>Die Situation in der versetzten Kreuzung war bereits wiederholt Gegenstand von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde. Seitens der entscheidungsbefugten Fachstellen wird hier kein Handlungsbedarf gesehen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>7. Verbesserung der Ampelschaltung an der westlichen Kreuzung in Verbindung mit dem Zugverkehr (hier kommt es immer noch zu unnötigen Wartezeiten (=Lärm)).</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Im Übrigen werden die zeitlichen Abläufe der Ampelschaltung und Übergangsschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Gemeinde besteht nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
6	<p>Da eine B64n unseren liebenswerten Ort mit wesentlich mehr Verkehr (siehe Verkehrsgutachten von Dr. Ziegler) und wesentlich mehr Hochwasser belasten würde und auch nicht mehr kommen wird, müssen dringend folgende Maßnahmen in Kürze ergriffen werden!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Einführung eines durchgängigen Tempo 30 innerhalb der Ortschaft, dieses Belastet dem Autofahrer weitaus weniger als eine rote Ampelphase. (Tempo 40 wäre ein Kompromiss oder Anfang.) Vielleicht einfacher als ein Nachtfahrverbot für LKWs mit Verbrennungsmotor oder Lärmampel. 	<p>Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Lärmampel würde auch die Quads usw. aus dem Ort verbannen. 	<p>Bislang sind keine für diesen Zweck geeigneten Geräte bekannt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Tempodrosselung (min. 100 m) vorm Ortseingangsschild auf min. 70 km/h, an dem Bretterzaun auf 50 km/h. 	<p>Die Thematik wurde bereits mit dem Straßenverkehrsamt erörtert, dieses hat die Rechtslage wie folgt dargelegt: "Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich."</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



	<p>- An den Ortseingängen die Fahrbahnen verengen, die Überholspur beseitigen und auch optisch mit Baumbepflanzungen verengen, dieses hilft dem Autofahrer rechtzeitig das Tempo zu drosseln. Alle Maßnahmen helfen auch der Umwelt.</p>	<p>Die Forderung nach einer Fahrbahnverengung an den Ortseingängen würde eine Behinderung des Verkehrsflusses darstellen und ist sowohl in Herzebrock als auch in Clarholz baulich nicht umsetzbar. Des Weiteren würde diese Maßnahme durch vermehrtes Abbremsen und Anfahren eine Lärm-Mehrbelastung für die Ortseingänge bedeuten.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>- Starenkästen an den Ortseingängen wären hilfreich und würden die Gemeindekasse ein wenig auffüllen.</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen. Der Kreis Gütersloh hat erklärt, dass die notwendige Rechtsgrundlage für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitskontroll-Messgeräten nicht vorliegt.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>
	<p>- Geschwindigkeitssignal (Ampel) am Ortseingang könnte eine Alternative sein.</p>	<p>Das Aufstellen einer Geschwindigkeitsanzeigetafel kann zu einer Verringerung der Geschwindigkeiten führen und somit die Lärmbelastung mindern.</p>	<p>Die Forderung nach einem bedarfsgerechten Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigetafeln an der B64 hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
7	Guten Tag, ich moechte erneut anregen, dass an allen Ortseingaengen, das Tempo vorher auf 70 km/h reduziert wird. Damit sollte erreicht werden, dass ab dem Ortschild auch wirklich Tempo 50 gefahren wird.	Die Thematik wurde bereits mit dem Straßenverkehrsamt erörtert, dieses hat die Rechtslage wie folgt dargelegt: "Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich."	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
	Radarkontrollen müssen dann folgen.	Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen.	Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.
	Eine Geschwindigkeitsbeschaenkung auf 70 zwischen den Ortsteilen wäre wünschenswert, denn die Wohngebiete auch zukünftige sind bei Westwind dem Lärm ausgesetzt.	Die Thematik wurde bereits mit dem Straßenverkehrsamt erörtert, dieses hat die Rechtslage wie folgt dargelegt: "Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich."	Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
8	1. Parkmöglichkeiten auf der rechten Straßenseite der B64 im Ortsteil Clarholz, Fahrtrichtung Beelen, abschaffen. Dadurch kann der Verkehr im OT Clarholz flüssig laufen, ohne u. a. Lärm produzierendes ständiges Anfahren und Stoppen des Schwerverkehrs. LKW werden hier durch parkende Fahrzeuge gewissermaßen behindert.	Behinderungen des Verkehrsflusses führen in der Regel zu einer Lärmbelastung, daher sollten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses geprüft werden. Entsprechende Regelungen fallen in die Zuständigkeit des Straßenverkehrsamtes.	Der LAP wird ergänzt: Die Gemeinde wird beauftragt zusammen mit der Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsflusses, wie z.B. Parkverbote, zu prüfen.
	2. Tempo 30 auf der B64 in beiden Ortsteilen einführen.	Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.	Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.
	3. Tempo 70 auf der B64 zwischen den Ortsteilen Herzebrock, Clarholz und Beelen einführen.	Die Thematik wurde bereits mit dem Straßenverkehrsamt erörtert, dieses hat die Rechtslage wie folgt dargelegt: "Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich."	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.



	<p>4. Stationäre Blitzanlagen auf der B64 in Herzebrock auf Höhe Gaststätte Kevekordes und in Clarholz auf Höhe der Sparkasse einrichten.</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen. Der Kreis Gütersloh hat erklärt, dass die notwendige Rechtsgrundlage für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitskontroll-Messgeräten nicht vorliegt.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>
--	---	---	---



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
9	<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. Danach müsste die Gemeinde Herzebrock-Clarholz einen Lärmaktionsplan für Teilbereiche der B64 alt, für die B64n, für die Gildestraße und Teilbereiche der Gütersloher Straße erstellen, da gemäß des aktuellen Verkehrsgutachtens zur Planung der B64n auf diesen Straßen die jährliche Verkehrsmenge über 3 000 000 Kraftfahrzeugen liegt. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen in unserer Gemeinde Herzebrock-Clarholz in Höhe von voraussichtlich über 3 200 000 pro Jahr ist direkt an den Neubau der Bundesfernstraße B64n gekoppelt.</p>	<p>Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmmindernde 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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Grüne Welle: 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>Die Forderung einer „Grünen Welle“ hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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). Im Übrigen werden die zeitlichen Abläufe der Ampelschaltung und Übergangsschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Gemeinde besteht nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Stationäre Blitzer bieten die Möglichkeit, um auch nachts ein Kontrollsystem zu haben. Nur mobile Blitzer sind nicht ausreichend</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen. Der Kreis Gütersloh hat erklärt, dass die notwendige Rechtsgrundlage für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitskontroll-Messgeräten nicht vorliegt.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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 Verbesserte durchgehende Ampelschaltung durch Steuerung nach Verkehrsmenge</p>	<p>Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>
	<p>Herstellen einer Kreuzung an der Bahnhofstraße im Ortsteil Herzebrock mit intelligenter Ampelschaltung.</p>	<p>Die Situation in der versetzten Kreuzung war bereits wiederholt Gegenstand von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde. Seitens der entscheidungsbefugten Fachstellen wird hier kein Handlungsbedarf gesehen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Ausbau der Nordstraßenkreuzung im Ortsteil Clarholz gezielt vorantreiben, um eine klare Lösung für die Verkehrsströme kommend aus Marienfeld und Harsewinkel in Richtung Lette zu definieren. Das führt zu einer klaren Lärminderung.</p>	<p>Die, durch die Maßnahme erreichte Lärminderung, betrifft im Wesentlichen nicht die B64, welche Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist. Unabhängig davon ist die Gemeinde auf allen Ebenen bemüht die Planung voranzutreiben.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Bauabschnitt IV an der B64 für die Nördliche Entlastungsstraße vorantreiben, losgelöst von der B64n. Diese Realisierung wird dazu führen, die diffusen Verkehrsbewegungen durch den Siedlungsbereich unattraktiv zu machen.</p>	<p>Ein Zusammenhang der genannten Maßnahme mit der Lärminderung auf der B64 ist nicht erkennbar.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



	<p>Im Ortsteil Herzebrock bestehen neben der direkten Fahrbahn auf dem Seitenstreifen der B64 Haltemöglichkeiten (Fahrradweg). In Clarholz wird teilweise auf der Fahrbahn gehalten. Das Abbremsen auf der Bundesstraße, um an diesen Haltern vorbeizukommen emittiert Lärm, gerade wenn LKW abbremsen müssen wenn ihnen ein anderer LKW entgegenkommt. Forderung: kein Halten auf der Fahrbahn der B64.</p>	<p>Behinderungen des Verkehrsflusses führen in der Regel zu einer Lärmbelastung, daher sollten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses geprüft werden. Entsprechende Regelungen fallen in die Zuständigkeit des Straßenverkehrsamtes.</p>	<p>Der LAP wird ergänzt: Die Gemeinde wird beauftragt zusammen mit der Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsflusses, wie z.B. Parkverbote, zu prüfen.</p>
--	--	--	---



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
10	<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. Ein weiteres Fernstraßenprojekt voranzutreiben als Lösung ist nicht zielführend. Neue Straßen ziehen zusätzlich neuen Verkehr an. Folglich würde noch mehr Lärm erzeugt. Danach müsste die Gemeinde Herzebrock-Clarholz einen Lärmaktionsplan für Teilbereiche der B64 alt, für die B64n, für die Gildestraße und Teilbereiche der Gütersloher Straße erstellen, da gemäß des aktuellen Verkehrsgutachtens zur Planung der B64n auf diesen Straßen die jährliche Verkehrsmenge über 3 000 000 Kraftfahrzeugen liegt. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen in unserer Gemeinde Herzebrock-Clarholz in Höhe von voraussichtlich über 3 200 000 pro Jahr ist direkt an den Neubau der Bundesfernstraße B64n gekoppelt.</p>	<p>Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmmindernde 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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Die Lösungsfindungen der Bahnübergänge gehören mit in den Lärmaktionsplan, nur so kann es lärmtechnisch Verbesserungen geben.</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Im Übrigen werden die zeitlichen Abläufe der Ampelschaltung und Übergangsschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Gemeinde besteht nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



	<p>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.</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Im Übrigen werden die zeitlichen Abläufe der Ampelschaltung und Übergangsschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Gemeinde besteht nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Bundesweit gibt es viele Beispiele.</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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Stationäre Blitzer aufstellen, das sorgt auch nachts für Kontrolle. Nur mobile Blitzer sind nicht ausreichend</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen. Der Kreis Gütersloh hat erklärt, dass die notwendige Rechtsgrundlage für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitskontroll-Messgeräten nicht vorliegt.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



	<p>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.</p>	<p>Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>
	<p>Grüne Welle 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>Die Forderung einer „Grünen Welle“ hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



	<p>Verbesserte durchgehende Ampelschaltung durch Steuerung nach Verkehrsmenge</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. Weitere technische Inhalte werden im Rahmen dieser Prüfung geklärt.</p>	<p>Die Forderung einer „Grünen Welle“ hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>
	<p>Herstellen einer Kreuzung an der Bahnhofstraße im Ortsteil Herzebrock mit intelligenter Ampelschaltung</p>	<p>Die Situation in der versetzten Kreuzung war bereits wiederholt Gegenstand von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde. Seitens der entscheidungsbefugten Fachstellen wird hier kein Handlungsbedarf gesehen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Ausbau der Nordstraßenkreuzung im Ortsteil Clarholz gezielt vorantreiben, um eine klare Lösung für die Verkehrsströme kommend aus Marienfeld und Harsewinkel in Richtung Lette zu definieren. Das führt zu einer klaren Lärminderung.</p>	<p>Die, durch die Maßnahme erreichte Lärminderung, betrifft im Wesentlichen nicht die B64, welche Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist. Unabhängig davon ist die Gemeinde auf allen Ebenen bemüht die Planung voranzutreiben.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Bauabschnitt IV an der B64 für die Nördliche Entlastungsstraße vorantreiben, losgelöst von der B64n. Diese Realisierung wird dazu führen, die diffusen Verkehrsbewegungen durch den Siedlungsbereich unattraktiv zu machen.</p>	<p>Ein Zusammenhang der genannten Maßnahme mit der Lärminderung auf der B64 ist nicht erkennbar.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



	<p>Im Ortsteil Herzebrock bestehen neben der direkten Fahrbahn auf dem Seitenstreifen der B64 Haltemöglichkeiten (Fahrradweg). In Clarholz wird teilweise auf der Fahrbahn gehalten. Das Abbremsen auf der Bundesstraße, um an diesen Haltern vorbeizukommen emittiert Lärm, gerade wenn LKW abbremsen müssen wenn ihnen ein anderer LKW entgegenkommt. Forderung: kein Halten auf der Fahrbahn der B64.</p>	<p>Behinderungen des Verkehrsflusses führen in der Regel zu einer Lärmbelastung, daher sollten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses geprüft werden. Entsprechende Regelungen fallen in die Zuständigkeit des Straßenverkehrsamtes.</p>	<p>Der LAP wird ergänzt: Die Gemeinde wird beauftragt zusammen mit der Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsflusses, wie z.B. Parkverbote, zu prüfen.</p>
--	--	--	---



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
11	<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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Grüne Welle 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>Die Forderung einer „Grünen Welle“ hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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 Thematik wurde bereits mit dem Straßenverkehrsamt erörtert, dieses hat die Rechtslage wie folgt dargelegt: "Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich."</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</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>Die Forderung nach aktivem Lärmschutz hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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). Im Übrigen werden die zeitlichen Abläufe der Ampelschaltung und Übergangsschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Gemeinde besteht nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</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>Die Forderung nach einer langfristigen Unterstützung des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“ und damit zur Attraktivierung des ÖPNV hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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. Der Kreis Gütersloh hat erklärt, dass die notwendige Rechtsgrundlage für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitskontroll-Messgeräten nicht vorliegt.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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 Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>
	<p>Herstellen einer Kreuzung an der Bahnhofstraße im Ortsteil Herzebrock mit intelligenter Ampelschaltung.</p>	<p>Die Situation in der versetzten Kreuzung war bereits wiederholt Gegenstand von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde. Seitens der entscheidungsbefugten Fachstellen wird hier kein Handlungsbedarf gesehen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Ausbau der Nordstraßenkreuzung im Ortsteil Clarholz gezielt vorantreiben, um eine klare Lösung für die Verkehrsströme kommend aus Marienfeld und Harsewinkel in Richtung Lette zu schaffen. Das führt zu einer klaren Lärminderung.</p>	<p>Die, durch die Maßnahme erreichte Lärminderung, betrifft im Wesentlichen nicht die B64, welche Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist. Unabhängig davon ist die Gemeinde auf allen Ebenen bemüht die Planung voranzutreiben.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Bauabschnitt IV an der B64 für die Nördliche Entlastungsstraße vorantreiben, losgelöst von der B64n. Diese Realisierung wird dazu führen, die diffusen Verkehrsbewegungen durch den Siedlungsbereich unattraktiv zu machen</p>	<p>Ein Zusammenhang der genannten Maßnahme mit der Lärminderung auf der B64 ist nicht erkennbar.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
12	<p>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. Danach müsste die Gemeinde Herzebrock-Clarholz einen Lärmaktionsplan für Teilbereiche der B64 alt, für die B64n, für die Gildestraße und Teilbereiche der Gütersloher Straße erstellen, da gemäß des aktuellen Verkehrsgutachtens zur Planung der B64n auf diesen Straßen die jährliche Verkehrsmenge über 3 000 000 Kraftfahrzeugen liegt. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen in unserer Gemeinde Herzebrock-Clarholz in Höhe von voraussichtlich über 3 200 000 pro Jahr ist direkt an den Neubau der Bundesfernstraße B64n gekoppelt.</p>	<p>Der Bau B64n ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Der Landesbetrieb Straßen.NRW nennt diese Maßnahme explizit als geplante lärmmindernde 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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Grüne Welle 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.</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>Die Forderung einer „Grünen Welle“ hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



	<p>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</p>	<p>Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</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 Thematik wurde bereits mit dem Straßenverkehrsamt erörtert, dieses hat die Rechtslage wie folgt dargelegt: "Als Trichterung ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur dann zulässig, wenn die Ortstafel in angemessener Entfernung nicht sichtbar ist. Auf der B 64 ist dies nicht der Fall, die Straße ist gerade und übersichtlich."</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</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>Die Forderung nach aktivem Lärmschutz hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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). Im Übrigen werden die zeitlichen Abläufe der Ampelschaltung und Übergangsschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Gemeinde besteht nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Gute 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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Einsetzen für die Umsetzung des 1/2 Stundentaktes der Bahn, das würde mit einem intelligenten Schrankensystem in Verbindung mit der Ampelschalung 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>Die Forderung nach einer langfristigen Unterstützung des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“ und damit zur Attraktivierung des ÖPNV hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</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. Der Kreis Gütersloh hat erklärt, dass die notwendige Rechtsgrundlage für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitskontroll-Messgeräten nicht vorliegt.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>
	<p>Herstellen einer Kreuzung an der Bahnhofstraße im Ortsteil Herzebrock mit intelligenter Ampelschaltung</p>	<p>Die Situation in der versetzten Kreuzung war bereits wiederholt Gegenstand von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde. Seitens der entscheidungsbefugten Fachstellen wird hier kein Handlungsbedarf gesehen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Ausbau der Nordstraßenkreuzung im Ortsteil Clarholz gezielt vorantreiben, um eine klare Lösung für die Verkehrsströme kommend aus Marienfeld und Harsewinkel in Richtung Lette zu definieren. Das führt zu einer klaren Lärminderung.</p>	<p>Die, durch die Maßnahme erreichte Lärminderung, betrifft im Wesentlichen nicht die B64, welche Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist. Unabhängig davon ist die Gemeinde auf allen Ebenen bemüht die Planung voranzutreiben.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Bauabschnitt IV an der B64 für die Nördliche Entlastungsstraße vorantreiben, losgelöst von der B64n. Diese Realisierung wird dazu führen, die diffusen Verkehrsbewegungen durch den Siedlungsbereich unattraktiv zu machen.</p>	<p>Ein Zusammenhang der genannten Maßnahme mit der Lärminderung auf der B64 ist nicht erkennbar.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
13	<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. Ein weiteres Fernstraßenprojekt voranzutreiben als Lösung ist nicht zielführend. Neue Straßen ziehen zusätzlich neuen Verkehr an. Folglich würde noch mehr Lärm erzeugt. Danach müsste die Gemeinde Herzebrock-Clarholz einen Lärmaktionsplan für Teilbereiche der B64 alt, für die B64n, für die Gildestraße und Teilbereiche der Gütersloher Straße erstellen, da gemäß des aktuellen Verkehrsgutachtens zur Planung der B64n auf diesen Straßen die jährliche Verkehrsmenge über 3 000 000 Kraftfahrzeugen liegt. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen in unserer Gemeinde Herzebrock-Clarholz in Höhe von voraussichtlich über 3 200 000 pro Jahr ist direkt an den Neubau der Bundesfernstraße B64n gekoppelt.</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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</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>Die Forderung nach aktivem Lärmschutz hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



	<p>Die Lösungsfindungen der Bahnübergänge gehören mit in den Lärmaktionsplan, nur so kann es lärmtechnisch Verbesserungen geben.</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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>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.</p>	<p>Der Bahnverkehr ist nicht Gegenstand der kommunalen Lärmaktionsplanung. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen (M-99/2023). Im Übrigen werden die zeitlichen Abläufe der Ampelschaltung und Übergangsschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Eine Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Gemeinde besteht nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
	<p>Für beschränkte Übergänge sorgen, wenn unbeschränkte nicht aufgelöst werden können. Bundesweit gibt es viele Beispiele.</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>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>



	<p>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.</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>Die Forderung nach einer langfristigen Unterstützung des Konzeptes „S-Bahn Münsterland“ und damit zur Attraktivierung des ÖPNV hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>
	<p>Stationäre Blitzer aufstellen, das sorgt auch nachts für Kontrolle.</p>	<p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist von wesentlicher Bedeutung für die Lärmbelastung. Geschwindigkeitsmessungen sind durch den Kreis Gütersloh zu veranlassen. Der Kreis Gütersloh hat erklärt, dass die notwendige Rechtsgrundlage für die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitskontroll-Messgeräten nicht vorliegt.</p>	<p>Die Forderung an den Kreis Gütersloh nach Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tages- und Nachtzeiten hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>
	<p>Grüne Welle 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>Die Forderung einer „Grünen Welle“ hat bereits Berücksichtigung im LAP gefunden. Auf die Beschlussfassung des Planungsausschusses vom 20.11.2023 wird verwiesen.</p>



	Herstellen einer Kreuzung an der Bahnhofstraße im Ortsteil Herzebrock mit intelligenter Ampelschaltung.	Die Situation in der versetzten Kreuzung war bereits wiederholt Gegenstand von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde. Seitens der entscheidungsbefugten Fachstellen wird hier kein Handlungsbedarf gesehen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
	Ausbau der Nordstraßenkreuzung im Ortsteil Clarholz gezielt vorantreiben, um eine klare Lösung für die Verkehrsströme kommend aus Marienfeld und Harsewinkel in Richtung Lette zu definieren. Das führt zu einer klaren Lärminderung.	Die, durch die Maßnahme erreichte Lärminderung, betrifft im Wesentlichen nicht die B64, welche Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist. Unabhängig davon ist die Gemeinde auf allen Ebenen bemüht die Planung voranzutreiben.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
	Bauabschnitt IV an der B64 für die Nördliche Entlastungsstraße vorantreiben, losgelöst von der B64n. Diese Realisierung wird dazu führen, die diffusen Verkehrsbewegungen durch den Siedlungsbereich unattraktiv zu machen	Ein Zusammenhang der genannten Maßnahme mit der Lärminderung auf der B64 ist nicht erkennbar.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.



Nr.	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
14	<p>1.) Ich nehme Bezug auf den Artikel v. 18.1.24 in der "Glocke". Seit sieben Jahren wohne ich nun schon in dem Haus der Diakonie (habe eine eigene Wohnung). Mein Schlafzimmer liegt zur B64. Der LKW-Lärm ist so laut, dass ich nur bei geschlossenem Fenster schlafen kann.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>-</p>
	<p>2.) Es ist oft lebensgefährlich, die B64 mit dem Rollator, per Fahrrad oder mit dem Kinderwagen zu überqueren. Es wäre dringend notwendig, ein Schild mit Zone "30" aufzustellen, ein Zebrastreifen wäre besser. Ich habe dieses Anliegen schon 2x beim Bürgermeister vorgetragen, bisher, ohne Reaktion!</p>	<p>Die Maßnahme wurde beim Straßenverkehrsamt angefragt. Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamtes führt die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu einer derart signifikanten Verbesserung der Lärmsituation, mit der die Beschränkung rechtlich begründet werden könnte.</p>	<p>Vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Straßenverkehrsamtes erscheint die Maßnahme nicht durchführbar, daher wird beschlossen der Stellungnahme nicht zu folgen.</p>
	<p>3.) In dem unerfreulichen Thema, Neubau der B64, möchte ich anmerken, alle Gegner dieser Straße sollten 4 Wochen direkt an der B64 wohnen u. schlafen. Ich bin sehr für den Erhalt unserer Natur, aber ich denke: "Wir Bürger (Menschen) sollten auch geschützt werden. Warum wohnt hier in Herzebrock kaum noch ein gebürtiger Herzebrocker an der B64? In diesen Häusern leben heute ausländische Menschen. Ich selbst habe 52 Jahre in Clarholz in der St. Norbertstr. gewohnt. Auch dort hat uns der Lärm im Garten u. auf der Terrasse gestört. Der Neubau (Umgehung) braucht ja nicht so großzügig gestaltet werden, er müsste dringend zeitnah umgesetzt werden."</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>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>