



LÄRMAKTIONSPLAN PORTA-WESTFALICA 3. STUFE

höhere zulässige
Höchstgeschwindigkeiten

zuläss. Höchstgeschwind. [Pkw Tag]

- 50 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h
- 130 km/h

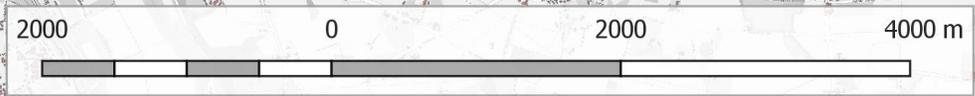
— Strassennetz

■ Gebäude

zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Vergleich zur Lärmkartierung 2. Stufe

laut Auskunft Bezirksregierung keine Begrenzung auf zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h

laut Auskunft Bezirksregierung keine Begrenzung auf zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h



Quelle : Eingabedaten Lärmkartierung
- Stand 12.04.2018 -





LÄRMAKTIONSPLAN PORTA-WESTFALICA 3. STUFE

Flächenpegel Ln nachts (22-06 Uhr)

- 50 - 55 db(A)
- 55 - 60 db(A)
- 60 - 65 db(A)
- 65 - 70 db(A)
- > 70 db(A)
- Strassennetz
- Gebäude

L 764 7.200 Kfz/24h, daher nicht mehr in der Lärmkartierung berücksichtigt.

2000 0 2000 4000 m

Quelle : Eingabedaten Lärmkartierung
- Stand 12.04.2018 -

1.3



LÄRMAKTIONSPLAN PORTA-WESTFALICA 3. STUFE

Fassadenpegel Strasse Ln nachts (22-06 Uhr)

- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

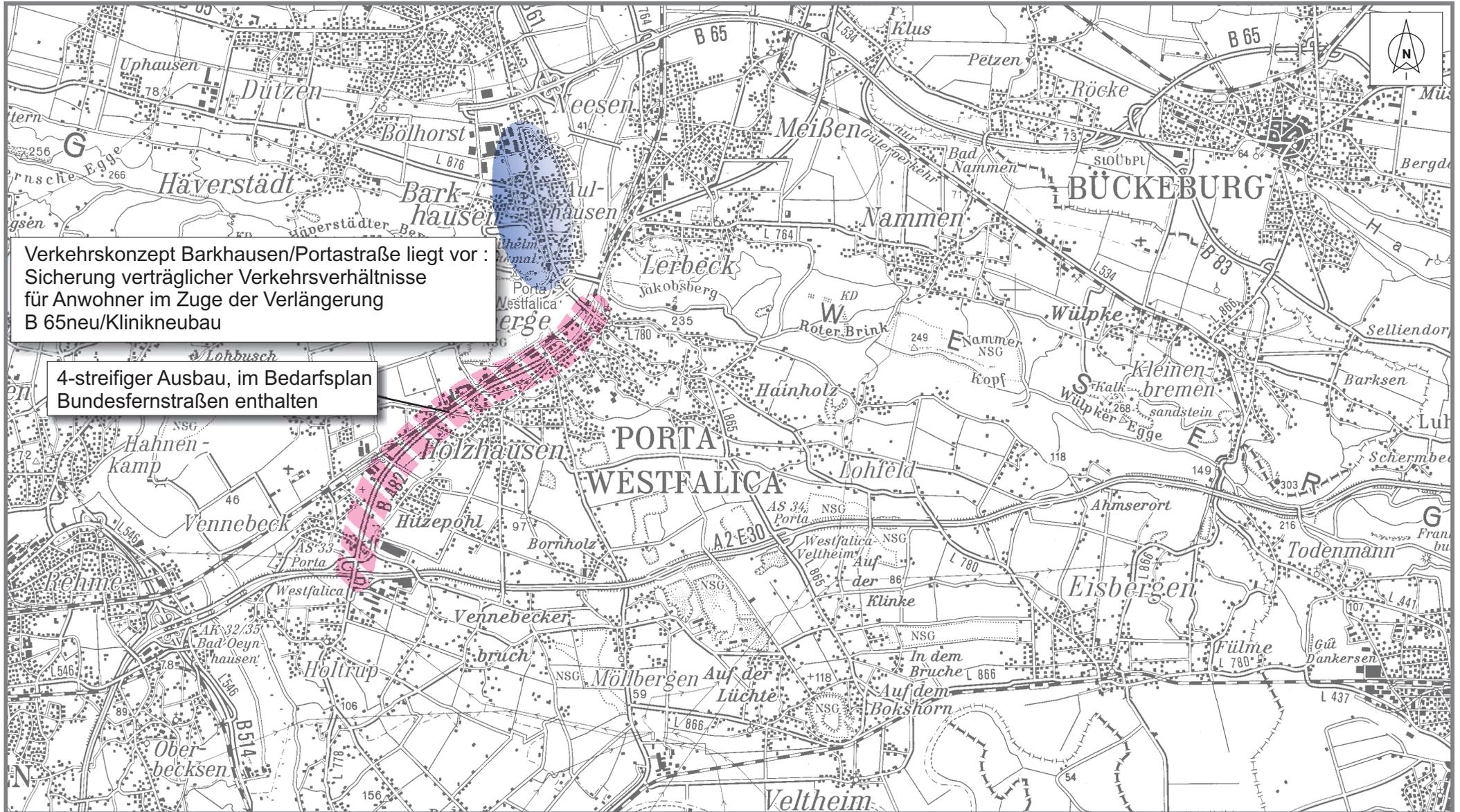
Flächenpegel Schiene Ln nachts (22-06 Uhr)

- > 55 dB(A)
- Strassennetz
- Bahnstrecke
- Gebäude

2000 0 2000 4000 m

Quelle : Eingabedaten Lärmkartierung
- Stand 12.03.2018 -

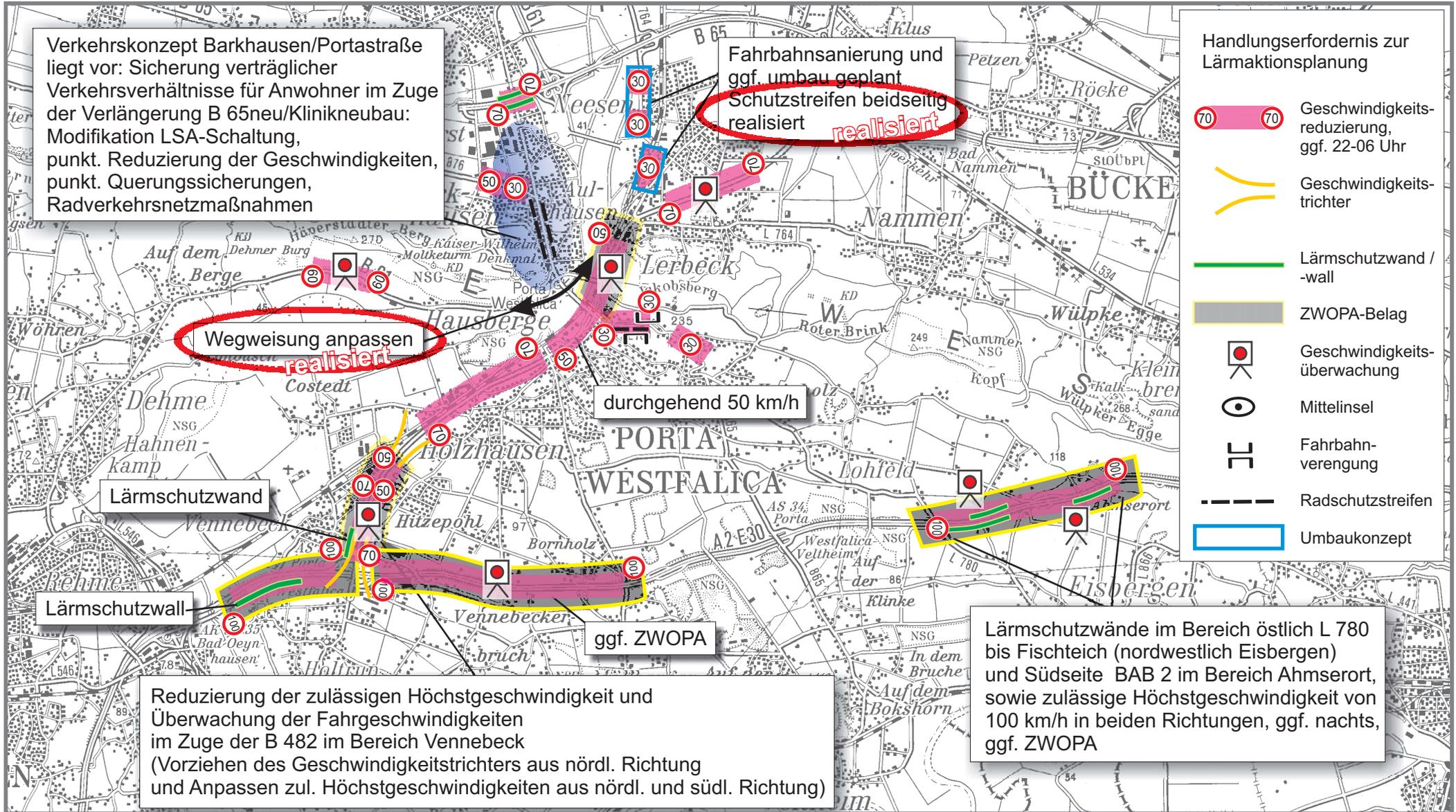
1.4



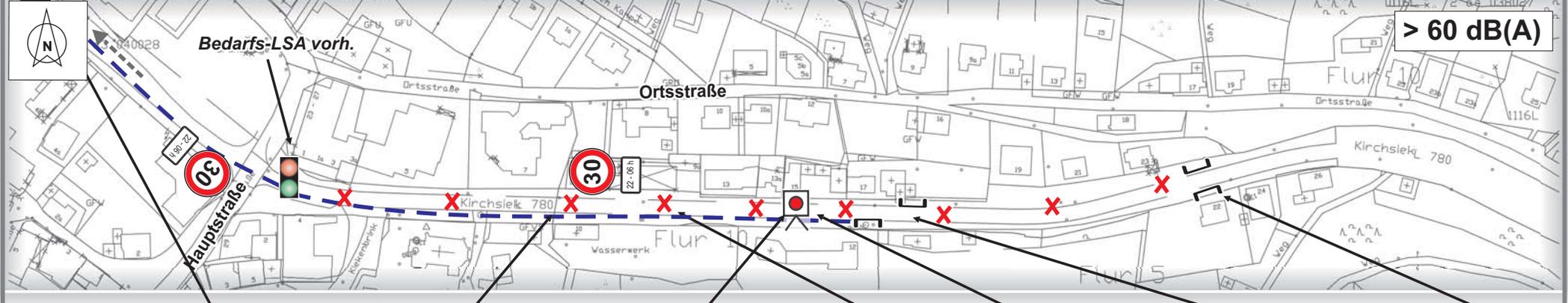
Verkehrskonzept Barkhausen/Portastraße liegt vor :
 Sicherung verträglicher Verkehrsverhältnisse
 für Anwohner im Zuge der Verlängerung
 B 65neu/Klinikneubau

4-streifiger Ausbau, im Bedarfsplan
 Bundesfernstraßen enthalten

3098 180514 Anlagen.cdr
 18-05-18_La/N6

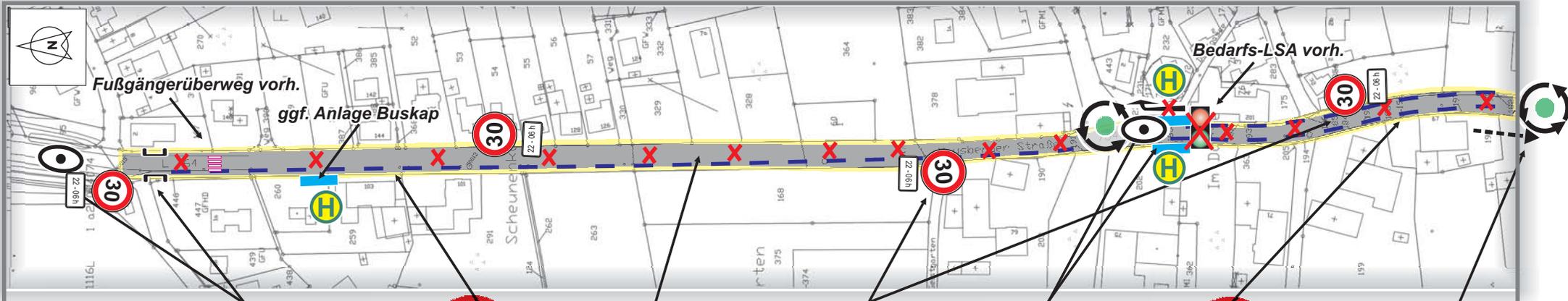


3098 180514 Anlagen.cdr
18-05-18_La/N6



Maßnahmen	Kreisverkehrsplatz (vorhanden)	Geschwindigkeitsreduzierung, 22 - 06 Uhr	Geschwindigkeitskontrollen	Entfernen Mittelmarkierung	Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn prüfen, ggf. Markierung eines Schutzstreifens für den Radverkehr stadtauswärts	Fahrbahnversatz zur Reduzierung der Geschwindigkeiten und als Einfädelungshilfe für den Radverkehr	Fahrbahnverengung beidseitig, zur Ortseingangsgestaltung
Wirkungen	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	Reduzierung der (Spitzen-) Geschwindigkeiten	Homogenisierung des Verkehrsflusses	Homogenisierung des Verkehrsflusses und Vergrößerung der Entfernung des Emissionsortes	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses
Minderung des Mittelungspegels		~ - 1,0 dB(A) bis - 3,0 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,5 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,5 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)
Minderung des Spitzenpegels		~ - 2,0 dB(A) bis - 6,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	~ - 3,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	~ - 3,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)

3098 180514 Porta LAP Maßnahmen.cdr
22-05-18 N6

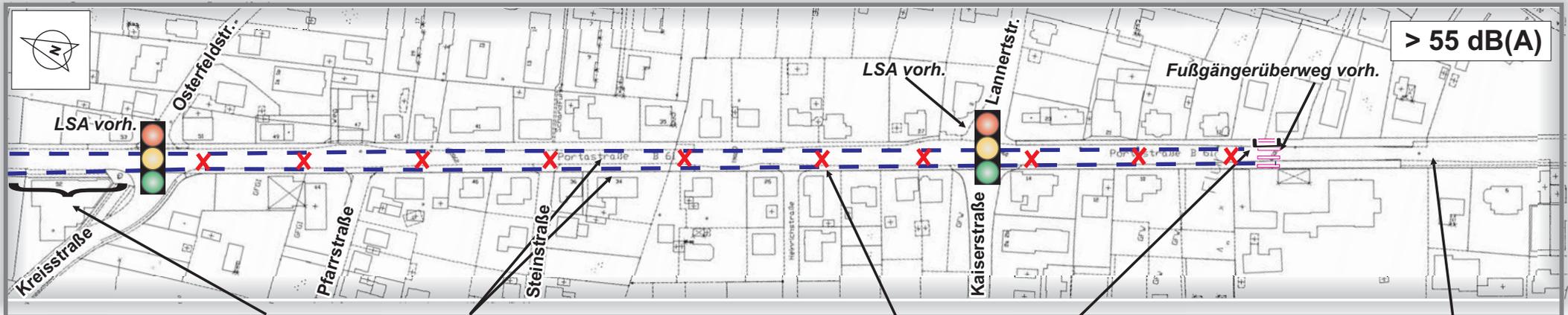


Maßnahmen	Mittelinsel als Querungshilfe und zur Ortseingangsgestaltung, alternativ Fahrbahnverengung beidseitig	Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn, Markierung eines Schutzstreifens für d. Radverkehr auf der Westseite, Entfernen Mittelmarkierung	Fahrbahn-Sanierung geplant; Lärm-mindernder Asphalt empfohlen	Geschwindigkeitsreduzierung, 22 - 06 Uhr	Anlage Mini-Kreisverkehr und Anlage Buskaps geplant, (Umbaukonzept Ortsmitte), Rückbau Rechtsabbieger, Rückbau Bedarfs-LSA	Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr beidseitig, Entfernen Mittelmarkierung	Mini-Kreisverkehrsplatz (Einmündung Kloppenburg)
Wirkungen	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	Homogenisierung des Verkehrsflusses und Vergrößerung der Entfernung des Emissionsortes	Reduzierung der Rollgeräusche	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	Homogenisierung des Verkehrsflusses und Vergrößerung der Entfernung des Emissionsortes	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses
Minderung des Mittelungspegels	~ - 1,0 dB(A) bis - 3,0 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 2,0 dB(A) bis - 5,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 3,0 dB(A)	~ - 1,5 dB(A) bis - 2,0 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,5 dB(A)	~ - 1,5 dB(A) bis - 2,0 dB(A)
Minderung des Spitzenpegels	~ - 2,0 dB(A) bis - 6,0 dB(A)	~ - 3,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	---	~ - 2,0 dB(A) bis - 6,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)	~ - 3,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)

Schutzstreifen
beidseitig
realisiert

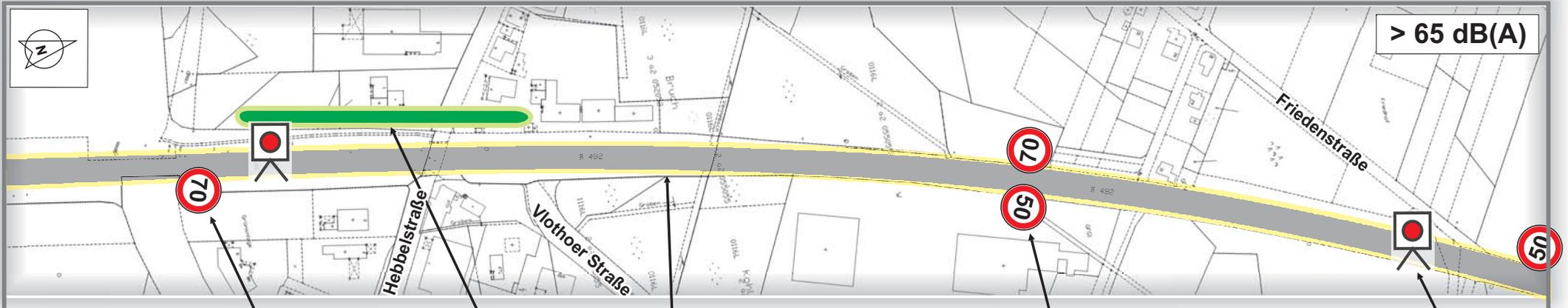
realisiert

3098 180514 Porta LAP Maßnahmen.cdr
22-05-18 N6



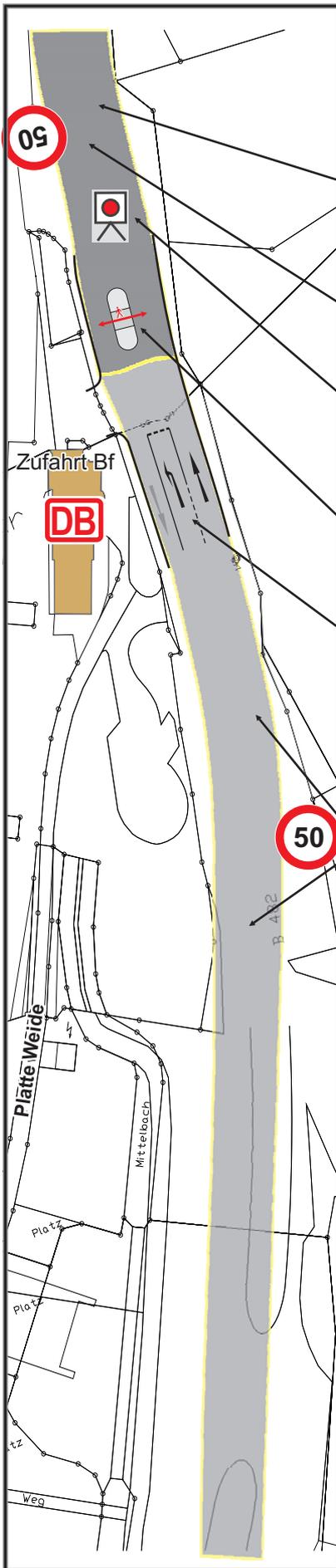
Maßnahmen	Markierung von Schutzstreifen vorhanden	Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr beidseitig		Entfernen Mittelmarkierung und Ummarkierung in den Knotenpunkt-zuläufen	Fahrbahnverengung als Einfädelungshilfe für den Radverkehr		Im südlichen Abschnitt: Führung des Radverkehrs auf Radwegen
Wirkungen	Homogenisierung des Verkehrsflusses und Vergrößerung der Entfernung des Emissionsortes	Homogenisierung des Verkehrsflusses und Vergrößerung der Entfernung des Emissionsortes		Homogenisierung des Verkehrsflusses	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses		
Minderung des Mittelungspegels		~ - 0,5 dB(A) bis - 1,5 dB(A)		~ - 0,5 dB(A) bis - 1,5 dB(A)	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)		
Minderung des Spitzenpegels		~ - 3,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)		~ - 3,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)		

3098 180514 Porta LAP Maßnahmen.cdr
22-05-18 N6



Maßnahmen	Geschwindigkeitsreduzierung	Lärmschutzwand	ZWOPA-Belag		Geschwindigkeitsreduzierung (auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit)		Geschwindigkeitskontrollen
Wirkungen	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	Abschirmung	Reduzierung der Rollgeräusche		Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses		Reduzierung der (Spitzen-) Geschwindigkeiten
Minderung des Mittelungspegels	~ - 1,0 dB(A) bis - 3,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 9,0 dB(A)	~ - 2,0 dB(A) bis - 5,0 dB(A)		~ - 1,0 dB(A) bis - 3,0 dB(A)		~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)
Minderung des Spitzenpegels	~ - 2,0 dB(A) bis - 6,0 dB(A)	~ - 8,0 dB(A) bis - 12,0 dB(A)	---		~ - 2,0 dB(A) bis - 6,0 dB(A)		~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)

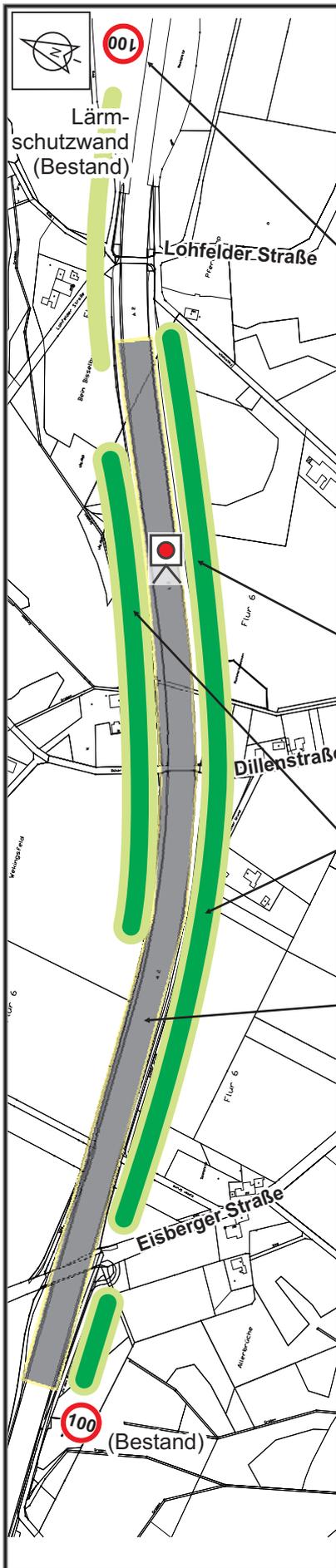
3098 180514 Porta LAP Maßnahmen.cdr
22-05-18 N6



Maßnahmen	Wirkungen	Minderung des Mittelungspegels	Minderung des Maximalpegels	Realisierungshorizont
ZWOPA-Belag	Reduzierung der Rollgeräusche	~ - 2,0 dB(A) bis - 5,0 dB(A)	---	mittel-/langfristig
Abschnittsweise Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	~ - 1,0 dB(A) bis 3,0 dB(A)	~ - 2,0 dB(A) bis 6,0 dB(A)	kurzfristig
Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der (Spitzen-)geschwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	kurzfristig
Mittelinsel	Verstetigung Verkehrsfluss	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	realisiert
Zufahrt Bf und Linksabbiegestreifen	Verstetigung Verkehrsfluss	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	realisiert
ZWOPA-Belag vorhanden	Reduzierung der Rollgeräusche	~ - 5,0 dB(A) bis - 8,0 dB(A)	---	mittel-/langfristig

> 70 dB(A)

3098 180514 LMP Massnahmen.cdr
22-5-18 Nö



Maßnahmen	Wirkungen	Minderung des Mittelungspegels	Minderung des Maximalpegels	Realisierungshorizont
Abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 100 km/h, ggf. nachts	Reduzierung der Fahr- geschwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis 2,0 dB(A)	kurz- fristig
Geschwindigkeitskontrollen	Reduzierung der (Spitzen)- geschwindigkeiten	~ - 0,5 dB(A) bis - 1,0 dB(A)	~ - 1,0 dB(A) bis - 4,0 dB(A)	kurz- fristig
Lärmschutz- wand	Abschirmung teilweise ruhige Aufenthalts- bereiche	~ - 5,0 dB(A) bis - 9,0 dB(A)	~ - 8,0 dB(A) bis - 12,0 dB(A)	mittel-/ lang- fristig
alternativ ZWOPA prüfen	Reduzierung der Roll- geräusche	~ - 2,0 dB(A) bis - 5,0 dB(A)	---	mittel-/ lang- fristig

> 65 dB(A)

3098 180514 LMP Massnahmen.cdr
22-5-18 Nö