

Anlage III – Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Basis-Lärmaktionsplans (2. Phase)

Stellungnahmen der TöB		
StN-ID (falls vorhanden)	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung (Umweltamt der Stadt Essen)
1058514 Eingegangen am 27.04.2026	Gelsenwasser AG Sehr geehrte Damen und Herren, für die Benachrichtigung über o. g. Planungen danken wir. Anregungen dazu haben wir nicht.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1058512 Eingegangen am 27.04.2026	Stadt Velbert Sehr geehrte Frau XXXXXXXXX, seitens der Stadt Velbert werden zu der vorgenannten Lärmaktionsplanung keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht. Wir bitten jedoch um weitere Beteiligung im laufenden Verfahren.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
Eingegangen am 30.04.2026	Deutscher Wetterdienst Guten Tag, durch die Fortschreibung des Basis-Lärmaktionsplans der Stadt Essen werden die Belange des Deutschen Wetterdienstes nicht berührt. Es gibt keine Bedenken oder Beiträge. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1059131 Eingegangen am 30.04.2026	Kreishandwerkerschaft Essen 1. Grundsätzliche Einschätzung Die Kreishandwerkerschaft Essen begrüßt das Ziel der Stadtverwaltung, die Lebensqualität und die gesundheitliche Vorsorge für die Bürgerinnen und Bürger durch eine	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Pauschale Temporeduzierungen sind nicht vorgesehen, da die Anordnung von Tempo 30 eine einzelfallbezogene Ermessensentscheidung der

	gezielte Lärminderung zu verbessern. Ein gesundes Wohn- und Arbeitsumfeld ist die Basis für eine attraktive Stadt. Das lokale Handwerk sieht sich hierbei als Partner, insbesondere wenn es um die praktische Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am Bau oder den Einsatz lärmarmer Technologien geht. 2. Vertiefende Analyse der Verkehrsmaßnahmen und deren Auswirkungen Die geplante großflächige Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sowie potenzielle Lkw-Beschränkungen treffen das Handwerk an einer kritischen Schnittstelle der Betriebsabläufe. • Kumulative Zeitverluste im Baustellenverkehr: Viele unserer Betriebe, insbesondere im Bereich Dachdecker, Zimmerer oder SHK (Sanitär, Heizung, Klima), steuern täglich mehrere Einsatzorte über zentrale Achsen wie die Alfredstraße oder die Steeler Straße an. Eine Temporeduzierung auf diesen Prio-1-Strecken führt bei einer durchschnittlichen Einsatzdichte zu massiven Fahrzeitverlängerungen, die bei 50 bis 100 Anfahrten pro Monat und Fahrzeug die Produktivität spürbar senken. • Problematik der Materiallogistik bei Lkw-Verboten: Der Plan erwägt Lkw-Verbote als Alternative zur Geschwindigkeitsreduzierung. Für das Baugewerbe wäre dies fatal: Die Anlieferung von schwerem Gerät (z. B. Minibagger) oder Baumaterial (z. B. Kies, Ziegel) auf Fahrzeugen über 3,5 Tonnen muss auch in Belastungsschwerpunkten wie der Gladbecker Straße jederzeit ohne bürokratische Hürden möglich sein. • Widerspruch zur Verkehrsverstetigung: Während das Umweltbundesamt eine Lärminderung durch „intelligente Verkehrssteuerung“ und „weniger Abbrems- und Beschleunigungsgeräusche“ (1–4 dB) vorschlägt, befürchten wir, dass punktuelle Tempo-30-Zonen ohne perfekte Abstimmung der Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) genau das Gegenteil bewirken: Unstetigen Verkehrsfluss und damit höhere Lärmspitzen durch anfahrende Transporter.	Straßenverkehrsbehörde voraussetzt. Werden die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (70/60 dB(A) Tag/Nacht in reinen Wohngebieten) überschritten, reduziert sich der Spielraum, eine Geschwindigkeitsreduzierung abzulehnen. Mit dem Leitfaden zur Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen werden lokale Gegebenheiten wie z.B. die Bedeutung der Verkehrsachse berücksichtigt. In diesem Rahmen werden auch Umlaufzeiten an Signalanlagen geprüft und ggf. angepasst. Wie in dem Abschnitt zu Geschwindigkeitsreduzierungen erläutert, sinkt die Kapazität einer Hauptverkehrsstraße im dichten Stadtverkehr bei Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht, so dass nicht mit signifikanten Fahrzeitverlängerungen während der Tagesarbeitszeit zu rechnen ist. Weiterhin ist zu beachten, dass temporäre Einschränkungen aufgrund von Baustellen nicht Teil der Lärmaktionsplanung sind. Das Konzept der Stadtoasen zielt weniger auf die Schaffung von Naherholungsflächen als vielmehr auf die Sichtbarmachung bereits bestehender Rückzugsräume ab, sodass hierdurch keine Park- und Ladeflächen entfallen.
--	--	---

3. Detaillierte Auswirkungen auf das Bau- und Ausbaugewerbe am Immissionsort

Die im Plan beschriebenen Werkzeuge des „lärmsensiblen Städtebaus“ und des passiven Schallschutzes haben unmittelbare Folgen für unsere ausführenden Fachbetriebe.

- Praxis-Check: Schallschutzfensterprogramm: Die Stadt hat bereits ein Programm für die Gladbecker Straße beschlossen. Unsere Fensterbauer und Tischler stehen bereit, diese Maßnahmen technisch umzusetzen, weisen aber darauf hin, dass die Wirksamkeit von Schallschutzfenstern (Klasse 3 bis 6) nur bei geschlossenem Zustand gegeben ist. Eine einseitige Flucht in den passiven Schallschutz darf nicht dazu führen, dass bauliche Anforderungen im Neubau so komplex werden, dass Wohnraum in Essen unbezahlbar wird.
- Konfliktpotenzial „Stadtoasen“ und Lieferzonen: Das Konzept der Stadtoasen sieht vor, kleine, meist begrünte Rückzugsorte in dicht bebauten Gebieten zu schaffen. Aus Sicht des Ausbaugewerbes (z. B. Maler, Elektriker) warnen wir davor, dass durch die Umgestaltung von Straßenzügen notwendige Park- und Ladeflächen für Handwerkerfahrzeuge entfallen. Ohne wohnortnahe Abstellmöglichkeiten für unsere „rollenden Werkstätten“ ist eine effiziente Mängelbehebung oder Wartung in diesen Quartieren nicht mehr leistbar.
- Wirtschaftliche Belastung durch Sanierungsdruck: Der Plan identifiziert über 81.000 lärmbelastete Wohnungen. Dies bietet zwar ein Auftragspotenzial für unsere Betriebe (Fenster, Fassaden, Dämmung), erfordert aber auch klare Förderrichtlinien, damit die Eigentümer diese Investitionen tätigen können, ohne die Handwerksbetriebe in langwierige Finanzierungsfragen zu verstricken.

	4. Konstruktive Vorschläge der Kreishandwerkerschaft Um die Ziele des Lärmaktionsplans zu erreichen, ohne die Funktionsfähigkeit des Handwerks zu gefährden, schlagen wir vor: • Priorisierung der Straßensanierung: Anstatt pauschaler Temporeduzierungen sollte der Fokus auf dem Einsatz lärmoptimierter Asphalte liegen. Die im Anhang 2 gelisteten Sanierungsvorhaben unterstützen wir ausdrücklich. • Handwerker-Privileg: Bei der Umsetzung Durchfahrtsbeschränkungen muss ein privilegiertes Befahrungsrecht für Service- und Werkstattwagen des Handwerks geprüft werden, um die Versorgung der Quartiere sicherzustellen. • Einbindung in das Kompetenzteam: Wir begrüßen die Bildung eines stadt-internen Kompetenzteams zur 5. Runde. Die Kreishandwerkerschaft bietet hier ihre Expertise an, um die Praxistauglichkeit geplanter Maßnahmen frühzeitig zu bewerten. 5. Fazit Lärmschutz darf nicht einseitig zu Lasten der gewerblichen Mobilität gehen. Wir fordern eine ausgewogene Abwägung zwischen dem Ruhebedürfnis der Anwohner und der notwendigen Erreichbarkeit für das Bau- und Ausbaugewerbe. Nur eine Stadt, die für Dienstleister und Handwerk mobil bleibt, kann die im Plan genannten Ziele für eine nachhaltige Stadtentwicklung auch baulich umsetzen. Für einen detaillierten Austausch zu den einzelnen Straßenabschnitten stehen wir Ihnen im Rahmen der weiteren	
Eingegangen am 06.05.2026	Emschergenossenschaft Sehr geehrte Damen und Herren, für die Beteiligung an Ihrem Verfahren bedanken wir uns. Unsere Belange werden durch das Verfahren nicht berührt. Von unserer Seite bestehen daher weder Bedenken noch Hinweise.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.

1060144 Eingegangen am 12.05.2026	Eisenbahn-Bundesamt Sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Essen (Fortschreibung der 4. Runde). Folgende Anmerkungen des Eisenbahn-Bundesamtes bitte ich Sie zu berücksichtigen: Kapitel 1.2 (Seite 3) Sie erwähnen das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes. Die E-Mail-Adresse für Belange zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes lautet umgebungslaerm@eba.bund.de . Gern können Sie diese bei Bedarf aktualisieren. Kapitel 4.2.2 (Seite 47ff) In Tabelle 34 listen Sie die bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung von Schienenverkehrslärm an Eisenbahnstrecken des Bundes auf. Zu Punkt M 18.4B ist anzumerken, dass im Rahmen der Lärmkartierung (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes bereits mit 100% sogenannten leisen Bremsen gerechnet hat. Die Umstellung der Flotte ist abgeschlossen. Im Rahmen des Schienenlärmschutzgesetzes überprüft das Eisenbahn-Bundesamt die Flotte und veröffentlicht jährlich einen Prüfbericht. Die Ergebnisse können Sie hier einsehen: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Schienenlaerm-schutzgesetz/schienenlaerm-schutzgesetz_node.html . Kapitel 4.3.2 (Seite 59f) In Tabelle 40 listen Sie die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung von Schienenverkehrslärm an Eisenbahnstrecken des Bundes auf. Sie bereits zu Kapitel 4.2.2 erwähnt, weise ich Sie höflich auf den abgeschlossenen Planungsstand bei der Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremsen hin. Anhang 5 Im Anhang 5 listen Sie den Umsetzungsstand der Errichtung und Instandhaltung von Schallschutzwänden an Schienenwegen des Bundes im Ballungsraum Essen auf. Genannt werden drei Bereiche (Essen Knoten 1-3). Der Vollständigkeit halber können Sie in diesem Anhang 5 den Bereich Essen-Fintrop/Borbeck ergänzen, in dem	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die E-Mail-Adresse wurde aktualisiert. Eine umfangreiche Aktualisierung umgesetzter und geplanter Maßnahmen ist für die 5. Runde der Lärmaktionsplanung vorgesehen.
---	---	--

	Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 684 Metern errichtet wurden (vgl. Anhang 2 zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes (Runde 4), Seite 106). Sollten Sie weitere Fragen zur Lärmaktionsplanung oder Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes haben, stehen meine Kolleginnen und Kollegen sowie ich Ihnen gern zur Verfügung.	
Eingegangen am 21.05.2026	E.ON SE Sehr geehrte Damen und Herren, die Belange der E.ON SE werden nicht berührt, sofern keine konkreten baulichen Maßnahmen erfolgen.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
Eingegangen am 21.05.2026	Thyssengas Sehr geehrte Damen und Herren, innerhalb der Stadt Essen verlaufen diverse Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Beigefügt erhalten Sie einen Übersichtsplan im Maßstab 1: 100.000, die in Betrieb befindlichen Leitungen sind in Rot dargestellt, die stillgelegten Gasfernleitungen sind in grün eingetragen. Die Lage der Gasfernleitungen ist in generalisierter Form dargestellt. Abweichungen gegenüber der tatsächlichen Lage sind somit möglich. Die Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH liegen innerhalb eines Schutzstreifens von bis zu 8,0 m (4,0m links und rechts der Leitungsachse), in dem aufgrund technischer Vorschriften bestimmte Nutzungen und Tätigkeiten untersagt sind. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich um den derzeitigen Bestand handelt und Leitungszu- oder abgänge jederzeit möglich sind. Die Zulässigkeit von Leitungsausblasungen sowie das geräuschvolle Entspannen unserer Gasfernleitungen bei Betriebsmaßnahmen muss weiterhin gewährleistet sein. Wir weisen jetzt schon darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen sind, damit wir prüfen können, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden. Die Gasfernleitungen – besonders deren Betriebssicherheit – unterliegen den Bestimmungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie der	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.

	Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtgV). Für die Betriebssicherheit der Leitungen gilt das DVGW-Regelwerk (EnWG § 49 Abs. 2.2 u. GasHDrLtgV § 2 Abs.2). Gashochdruckleitungen werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet und betrieben. Für Gasfernleitungen ab 16 bar gilt das DVGW- Arbeitsblatt G 463 und für Gasfernleitungen bis 16 bar des DVGW-Arbeitsblattes G 462, Teil II. Als Anlage erhalten Sie zusätzlich unsere allgemeine Schutzanweisung für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Wir bitten um weitere Beteiligung. Die im beigefügten Übersichtsplan in blau kenntlich gemachten Leitungsabschnitte werden von der Open Grid Europe GmbH in 45117 Essen, Postfach 10 32 52, federführend verwaltet. Wir bitten Sie deshalb, falls bisher noch nicht geschehen, die Open Grid Europe GmbH ebenfalls von dem Bauvorhaben zu unterrichten. Von dort erhalten Sie auch die entsprechenden Bestandspläne. Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	
Eingegangen am 22.05.2026	Amprion GmbH Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau XXXXXXXXXX, über das Verwaltungsgebiet der Stadt Essen verlaufen diverse Höchstspannungsleitungen sowie Nachrichtenkabel der Amprion, die mit ihrem Schutzstreifen die Schienenverkehrswege und Straßen der Stadt Essen kreuzen. Zur besseren Übersicht übersenden wir Ihnen einen Übersichtsplan im Maßstab 1 : 25000, dem Sie die Leitungsverläufe unserer Höchstspannungsleitungen, der Nachrichtenkabel sowie die Standorte der Umspannanlage entnehmen können. Für die Erhaltung der Betriebs- und Versorgungssicherheit der Freileitungen ist es erforderlich regelmäßig Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an den Masten sowie den Leiterseilen und Armaturen durchzuführen. Diese Maßnahmen haben jedoch keinen Einfluss auf die Inhalte des Lärmaktionsplanes. Anregungen zu den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes haben wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorzubringen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass bei der Planung von langfristigen Maßnahmen, wie z. B. Schallschutzwänden oder Schutzpflanzungen im Schutzstreifen unserer Freileitung Abstimmungen bezüglich der einzuhaltenden Mindestabstände gemäß DIN EN 50341 erfolgen müssen. Bei Ihren weiteren Planungen bitten wir Sie, Folgendes zu berücksichtigen:	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.

	• Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. • Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. • Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitungen, insbesondere Bebauung, Geländeniveauveränderungen, Anpflanzungsmaßnahmen sowie der Einsatz von Maschinen, bedürfen unserer Zustimmung. Sofern Maßnahmen innerhalb unserer Leitungsschutzstreifen bzw. im Bereich der Nachrichtenkabelanlagen geplant werden, bitten wir um Zusendung baureifer Planunterlagen (Lagepläne und Schnittzeichnungen mit Höhenangaben über NHN). Wir möchten schon im Vorfeld darauf hinweisen, dass der Einsatz von Geräten (z. B. das Aufstellen eines Baukranes) im Bereich der Leitungen nur eingeschränkt möglich ist. Eine Freischaltung der Stromkreise ist wegen der hohen Auslastung der Stromnetze grundsätzlich nicht möglich. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	
1060474 Eingegangen am 26.05.2026	SYNEQT GmbH Sehr geehrte Frau XXXXXXXXXX, sehr geehrte Damen und Herren, wir, als SYNEQT GmbH sind ein 100- prozentiges Tochterunternehmen der Evonik Industries AG und übernehmen seit dem 01.01.2026 die Infrastrukturdienstleistungen und in dem Zuge auch die Bearbeitung bei Anfragen Dritter in Bezug auf Rohrfernleitungen von der Evonik Operations GmbH. Im Bereich der oben genannten Beteiligung zur 4. Runde Lärmaktionsplanung der Stadt Essen verlaufen die durch uns betreuten o.g. Fernleitungen. Wir, die SYNEQT GmbH, sind von dem jeweiligen Eigentümer mit der Betriebsführung der o.g. Fernleitungen beauftragt und nehmen wie folgt Stellung:	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang Schienenstrecken des Bundes sowie Straßen in der Baulast der Autobahn GmbH und StraßenNRW ist mit den entsprechenden Planungsstellen abzustimmen

	Die Fernleitungen verlaufen jeweils in einem 10 m breiten, rechtlich gesicherten Schutzstreifen, in dem ohne vorherige Abstimmung ein absolutes Bau- und Einwirkungsverbot besteht. Die anliegende Planunterlage zeigt die Lage der Fernleitungen zum Zeitpunkt der Verlegung. Die tatsächliche Lage kann von der Darstellung im Plan abweichen. Wir bitten um Beachtung des beiliegenden Freistellungsvermerks. Alle Maßnahmen, welche die Schutzstreifen der Fernleitungen tangieren oder geeignet sind Einflüsse in diese einzutragen, sind vorab detailliert mit uns abzustimmen und schriftlich von uns zu genehmigen. Daher sind angedachte Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, die sich aus der Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplans ergeben, wie z. B. das Errichten von Lärmschutzwänden für Schienenverkehr oder Straßensanierungen bereits in der Planungsphase mit uns abzustimmen und entsprechend durch uns freizugeben. Die o.g. Leitungen verursachen im Regelbetrieb keine nennenswerte Lärmemissionen. Im Rahmen der Betreuung der Rohrfernleitungen sind wir aber auch verpflichtet, für die Gewährleistung des sicheren Betriebes Wartungs- und ggfls. kurzfristige Reparaturarbeiten durchzuführen. Hierbei kann es durch den Einsatz von Baufahrzeugen, Pumpen usw. temporär zu Geräuschentwicklungen kommen. Solche Arbeiten müssen auch weiterhin jederzeit gewährleistet und zulässig sein. Beiliegend erhalten Sie die Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich von Fernleitungen im Betreuungsbereich der SYNEQT GmbH – SGE Pipelines, deren Auflagen zur Gewährleistung eines sicheren und rechtskonformen Betriebes der Fernleitungen im weiteren Verfahren zwingend zu berücksichtigen sind. Zusätzlich ist der beiliegende Freistellungsvermerk Bestandteil dieser Stellungnahme. Wir verweisen zudem auf unsere bisherigen Stellungnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Essen. Abschließend bitten wir um weitere Beteiligung an dem Verfahren.	
1060490 Eingegangen am 26.05.2026	Stadtwerke Essen AG Sehr geehrte Damen und Herren, zur o. g. Lärmaktionsplanung möchten wir nachfolgend Stellung nehmen. Gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplans bestehen aus versorgungstechnischer Sicht	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.

	grundsätzlich keine Bedenken. Vorsorglich wird allerdings auf folgende Punkte hingewiesen: Im Plangebiet verlaufen Leitungstrassen von aktiven Gas- und Wasserversorgungsleitungen. Nähere Angaben hierzu sind den Bestandsplänen der SWE zu entnehmen, welche im Zuge der Projektierung aktuell einzuholen sind. Es sind weiterhin diverse, aktive Gas- und Wasserhausanschlüsse im Plangebiet vorhanden. Alle baulichen Maßnahmen, wie z. B. Straßen- und Wegebau oder der Bau von Lärmschutzwänden, sind im Vorfeld auf Konflikte mit Versorgungsleitungen zu überprüfen. Des Weiteren sind die Erneuerungsplanungen am Leitungsnetz der Stadtwerke Essen AG zu berücksichtigen. Bestandsleitungen sind fachgerecht zu sichern, die Mindestüberdeckung ist zu gewährleisten. Ein Schutz- und Arbeitsstreifen gemäß DVGW-Regelwerk ist beidseitig der Rohrachse freizuhalten. In Abhängigkeit der konkreten Planung sind Höhenänderungen, geänderter Straßenaufbau, Fundamenterstellungen etc. auf Konflikte mit Versorgungsleitungen zu prüfen. Gegebenenfalls sind im Vorfeld entsprechende Umlegungsarbeiten erforderlich. Dies gilt auch im Falle einer in Teilbereichen geplanten Überbauung von Versorgungsleitungen der SWE. Zur Abstimmung weiterer Planungsschritte bitten wir um die Durchführung zeitnaher Gespräche und den Austausch weiterer Planungsdetails. Aus entwässerungstechnischer Sicht bestehen gegen die Fortschreibung des Basis-Lärmaktionsplans der Stadt Essen (4. Runde) ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken, sofern unsere Belange in den jeweiligen Maßnahmen berücksichtigt werden. Wir weisen darauf hin, dass der Lärmaktionsplan im Anhang 2 den „Umsetzungs- und Planungsstand der Sanierung von Straßen in kommunaler Baulast im Ballungsraum Essen gemäß beschlossenen Arbeitsprogramm im Zeitraum 2024 bis 2029“ enthält. Dabei handelt es sich um eine Auflistung von geplanten Straßenbaumaßnahmen des ASV. Hierzu finden fortlaufend Abgleiche zwischen den Planungen des ASV und den Belangen der Entwässerung (sowie der Versorgungsleitungen Gas und Wasser) statt. Dabei kann nicht ausgeschlossen werden, dass es Berührungspunkte zwischen Maßnahmen des ASV und der SWE/EEG geben wird. Hierzu wird es projektbezogene	
--	---	--

	Abstimmungen zwischen den beiden Häusern geben, was dem üblichen Vorgehen zur Koordinierung von Baumaßnahmen im Straßenbereich entspricht. In Tabelle 38 werden geplante Maßnahme zur Lärminderung von Straßenverkehrslärm aufgelistet. Zu den Maßnahmen M 4.4: • <u>Lückenschluss der Straßenbahnlinie 105 auf Oberhausener Stadtgebiet:</u> Diese Maßnahme ist uns erst am 16.04.2026 zur Kenntnis gebracht worden. Eine offizielle Beteiligung ist bislang nicht erfolgt. Diesbezügliche Abstimmungen der Belange stehen somit noch aus. Hierzu bitten wir um den Austausch weiterer Planungsdetails und zeitnahe Abstimmungen. • <u>Verlängerung der U-Bahnlinien U11 und U17:</u> Hierzu bitten wir um eine frühzeitige Beteiligung bei Planungskonkretisierung. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	
1060502 27.05.2026	Deutsche Umwelthilfe Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kufen, wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Essen Stellung zu nehmen. Nach eingehender Prüfung des vorliegenden Entwurfs kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zu dem Schluss, dass auch der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Essen vom 31.03.2026 rechtswidrig ist, da er die gesetzlichen Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne nicht erfüllt. In Essen sind laut aktuellem Planentwurf mit rund 231.000 Menschen mehr als 39 Prozent der Bevölkerung Dauerlärmpegeln durch Straßenverkehr ausgesetzt, die oberhalb der Empfehlungen der WHO liegen und zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen können. Laut WHO sollte der durchschnittliche Lärmpegel tagsüber 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie	Die Umgebungslärmkartierungen des Basis-Lärmaktionsplans und der Fortschreibung haben das gleiche Bezugsjahr, jedoch basiert der vorliegende Planentwurf auf aktualisierten kommunalen Daten, sodass eine präzisere Analyse der Lärmbetroffenen ermöglicht wurde. Dies gilt auch für die Festlegung von Belastungsschwerpunkten und erklärt Abweichungen bei den konkreten Straßenabschnitten. Die mit Hilfe der Lärmkennziffer ermittelten Abschnitte weisen entweder eine äußerst hohe Lärmbelastung in Kombination mit einer hohen oder geringerer Anzahl Betroffener oder eine hohe Lärmbelastung mit einer großen Anzahl Betroffener auf. Ziel der Priorisierung ist die Identifizierung jener Straßenabschnitte, bei denen mit Maßnahmen die größtmögliche Entlastungswirkung erreicht werden kann. Dies bedeutet jedoch nicht, dass kürzere Straßenabschnitte grundsätzlich von weiteren Betrachtungen ausgeschlossen werden.

	Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren. Besonders schwerwiegend ist nicht nur die hohe Gesamtzahl Betroffener, sondern vor allem auch die Intensität der Lärmbelastung großer Teile der Bevölkerung. Etwa 42.000 Menschen sind krankmachenden Ganztageslärmpiegeln von 70–74 dB(A) ausgesetzt und weitere 4.800 Menschen unzumutbaren Pegeln von über 75 dB(A). Kaum eine Stadt in Deutschland weist eine derart extreme Lärmbetroffenheit auf. Weshalb die im Entwurf dargelegten Maßnahmen nicht geeignet sind, um Betroffenen den dringend benötigten Schutz zu gewähren, wird im Folgenden erläutert. Nichteinhaltung gesetzlicher Fristen Die Erfindung und deutlich verspätete Veröffentlichung eines „Basis-Lärmaktionsplans“ wurde bereits in der vorherigen Stellungnahme bemängelt. Die im Bundes-Immissionsschutzgesetz unter § 47d (5) festgelegte gesetzliche Frist zur Erstellung der Lärmaktionspläne bis zum 18.7.2024 wird mit diesem Entwurf entsprechend eklatant verfehlt. Wir erwarten, dass die Stadt Essen sich der Relevanz des Themas bewusst ist und die kommende Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung fristgerecht durchgeführt wird und sich die aufgebaute Verspätung nicht durch die zukünftige Lärmaktionsplanung ziehen wird. Unklare Bewertung der Anzahl Lärmbetroffener Der Vergleich des aktuellen Planentwurfs mit der vorherigen Fassung des „Basis-Lärmaktionsplans“ wirft Fragen bezüglich der Bewertung der geschätzten Anzahl lärm-betroffener Personen auf. Die Gesamtzahl der Betroffenen hat sich von 249.000 auf 231.000 verringert, wobei der Schwund von 18.000 Lärmbetroffenen nicht nachvollziehbar ist. Beide Pläne bauen auf der Lärmkartierung der 4. Runde auf, weshalb in beiden Plänen die gleiche Lärmbetroffenheit gegeben sein müsste. Selbst durch seit der Veröffentlichung des Basis-Lärmaktionsplans durchgeführte Lärmschutzmaßnahmen kann diese Reduktion nicht erfolgt sein, da hierdurch im Regelfall die Betroffenenanzahlen von einem Schallpegelbereich in einen niedrigen wechseln und nicht komplett „verschwinden“.	Für die rechtssichere Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen ist eine umfangreiche und zeitaufwändige Einzelfallabwägung notwendig. Die Abwägung umfasst die Prüfung möglicher Alternativmaßnahmen – beispielsweise Beschränkungen für den LKW-Verkehr, bauliche Veränderungen im Straßenraum, Straßensanierungen mit lärm-minderndem Asphalt, die Errichtung von Schallschutzanlagen oder passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) – sowie die Beurteilung von Verhältnismäßigkeit und Umsetzbarkeit. Dabei müssen auch mögliche Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie eventuelle Verdrängungsverkehre modelliert und berücksichtigt werden. Weiterhin muss geprüft werden inwieweit Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen, um eine ‚Grüne Welle‘ auf längeren Streckenabschnitten beizubehalten. Erst nachdem all diese Aspekte berücksichtigt wurden, kann über eine Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen entschieden werden. Mit dem Lärmaktionsplan werden die Ruhigen Gebiete planungsrechtlich festgelegt. Gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG sind diese Festlegungen von anderen zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus verfolgt die Stadt Essen das Ziel, die festgelegten Ruhigen Gebiete in weiteren Planungsinstrumenten zu verankern und deren Schutzwirkung hierdurch zu stärken.
--	---	--

Insbesondere die plötzliche Senkung der Zahl Lärmbetroffener bei Pegeln von 70 - 74 dB(A) um 16.000 Personen und um 3000 Personen bei Pegeln über 75 dB(A) ist nicht erklärbar. Die folgenden beiden Tabellen zeigen die Zahl der Lärmbetroffenen, zuerst die des aktuellen Planentwurfs und als zweites aus dem Basis-Lärmaktionsplan:

Tabelle 4: Geschätzte Anzahl betroffener Bewohner*innen nach Schallpegeln an der Gebäudefassade durch Straßenverkehrslärm am Gesamttag im Ballungsraum Essen

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70 - 74	ab 75
Betroffene Bewohner*innen	68.937	56.791	58.192	42.005	4.792

Tabelle 4: Geschätzte Anzahl betroffener Bewohner*innen nach Schallpegeln an der Gebäudefassade durch Straßenverkehrslärm am Gesamttag im Ballungsraum Essen

L _{DEN} [dB(A)]	ab 55 - 59	ab 60 - 64	ab 65 - 69	ab 70 - 74	ab 75
Betroffene Bewohner*innen	67.862	55.515	59.112	58.250	7.920

Die Deutsche Umwelthilfe fordern eine transparente Darlegung, wie diese Abweichung zustande gekommen ist und gegebenenfalls eine Korrektur der Daten.

Mangelhafte Maßnahmenplanung

Die Maßnahmenplanung im Entwurf des Lärmaktionsplans ist sowohl qualitativ als auch quantitativ vollkommen unzureichend.

1. Qualitativ ungenügende Maßnahmenplanung dort, wo Maßnahmen geplant sind

Vor allem mit Blick auf die Geschwindigkeitsreduzierungen handelt es sich ausschließlich um Prüfaufträge ohne klaren Zeitplan. Der Hinweis, dass mit der Veröffentlichung der Fortschreibung des Lärmaktionsplans ein Prüfauftrag zur Anordnung von Tempo 30 für die in Tabelle 29 gelisteten 13 Straßenabschnitte ergeht, ist völlig unzureichend.

Warum wird mit den Prüfaufträgen weitere Monate bis zum Beschluss des Lärmaktionsplans gewartet? Die Maßnahmenprüfung ist essenzieller Bestandteil eines

jeden Lärmaktionsplans und kann bereits heute beauftragt werden (bzw. hätte bereits vor Jahren beauftragt werden können). Ein anvisierter Zeitrahmen in Bezug auf die Maßnahmenumsetzung fehlt gänzlich.

Laut Kapitel 3.1 überschreiten die in Tabelle 29 genannten Straßenabschnitte die verfassungsrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefahr 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts deutlich. Demnach ist eine zeitlich unkonkrete Erteilung von Prüfaufträgen nicht ausreichend. Das Ermessen zum Erlass von Maßnahmen in diesen Fällen, in denen der verfassungsrechtlich relevante Gesundheitsbereich überschritten ist, ist in einer Zusammenschau der verfassungsrechtlichen und unionsrechtlichen Vorgaben auf nahezu null reduziert und die Stadt Essen ist verpflichtet, in diesen (und weiteren) Bereichen schnellstmöglich Maßnahmen zur Lärminderung zu erlassen.

Auch bezüglich der Straßen in Tabelle 30, die Belastungsschwerpunkten mit hoher Belastung (Priorität 2) darstellen, ist komplett unklar, wann die Prüfaufträge hierzu ergehen, weshalb die Maßnahmenplanung auch an dieser Stelle unzureichend ist. Aufgrund des Prüfvorbehaltes und aufgrund des fehlenden Zeitplans muss demnach davon ausgegangen werden, dass die Betroffenen innerhalb der kommenden 5 Jahre überhaupt keine Entlastung erfahren.

Vor dem Hintergrund der massiven Anzahl Betroffener und der an vielen Straßen gewaltigen Lärmbelastung ist nicht nachvollziehbar, warum Tempo 30 als kostengünstige, wirksame und direkt umsetzbare Lärmschutzmaßnahme nicht umgehend genutzt wird.

2. Quantitativ ungenügende Maßnahmenplanung

In Kapitel 3.2. wird ausgeführt, dass auch außerhalb der in Tabelle 29 und 30 priorisierten Straßenabschnitte Lärmbelastungen oberhalb der richterlich anerkannten Schwelle zur lärmbedingten Gesundheitsgefährdung auftreten und diese im fortlaufenden Prozess der Lärminderungsplanung ebenfalls geprüft werden sollen. Hier ist weder ersichtlich um welche konkreten Straßenabschnitte es sich handelt, noch wie hoch die absolute Lärmbelastung ist.

Durch die Verwendung der Lärmkennziffer und der damit verbundenen Priorisierung finden

Betroffene mit hoher Lärmbelastung aber geringer Anzahl an betroffenen Anwohnenden überhaupt keine Beachtung mehr, trotz oben erwähnter Überschreitung der richterlich anerkannten Schwelle zur lärmbedingten Gesundheitsgefährdung. Erschwerend hinzu kommt, dass die Lärmkennziffer ausschließlich für „mindestens 200 m lange Straßenabschnitte“ erstellt wurde. Wenn an einer Straße demnach wenige Menschen extrem hohen Belastungen ausgesetzt sind, oder auch viele Menschen auf einem sehr kurzen Straßenabschnitt extrem hohen Belastungen ausgesetzt sind, so fallen Sie bei dieser Betrachtung gänzlich durch.

Daher fällt auch erst auf den zweiten Blick auf, dass die prioritären Straßenabschnitte gegenüber dem Basis-Lärmaktionsplan deutlich reduziert wurden. Im Basis-Lärmaktionsplan sind noch 20 Straßenabschnitte als Priorität 1 vermerkt, im aktuellen Planentwurf nur noch 13 Straßenabschnitte. Gleiches gilt für Priorität 2, wo die Liste an prioritären Straßenabschnitten von 64 Abschnitten im Basis-Lärmaktionsplan auf lediglich 29 Straßenabschnitte im aktuellen Planentwurf reduziert wurde.

So sind beispielsweise die Altendorfer Straße, die Brückstraße, die Frankenstraße, die Frintroper Straße, die Krayersstraße und die Velberter Straße aus der Tabelle der Straßenabschnitte mit Priorität 1 rausgefallen, obwohl sie im Basis-Lärmaktionsplan dort eingestuft waren. An jeder dieser Straßen treten unfassbare Lärmpegel von teilweise über 80 dB(A) auf! Damit wird obwohl die verfassungsrechtlich relevante Schwelle von 70 dB(A) ganztags erheblich überschritten ist lediglich eine Prüfung auf untergeordneter Priorität festgeschrieben. Dutzende Straßen mit Lärmpegeln oberhalb von 70 dB(A) ganztägig wurden ersatzlos aus den beiden Prioritätslisten gestrichen.

Umso überraschender ist folgende Aussage, die sich auf Seite 28 des aktuellen Planentwurfs findet: „Um eine Priorisierung der Belastungsschwerpunkte vorzunehmen, wurden in der Berechnung der Lärmkennziffer die oben genannten gestaffelten Schwellenwerte von LDEN > 70 dB(A) und LNight > 60 dB(A) für höchst belastete Bereiche sowie LDEN > 60 dB(A) und LNight > 50 dB(A) für hoch belastete Bereiche verwendet.“ Da es sich bei den Listen Priorität 1 um „höchst belastete Bereiche“ und

	bei Priorität 2 um „hoch belastete Bereiche“ handeln soll, ist diese Aussage offensichtlich unzutreffend. Gegenüber dem Basis-Lärmaktionsplan stellt diese Fortschreibung demnach eine erhebliche Verschlechterung dar. 3. Fehlende Nachvollziehbarkeit der Maßnahmenplanung und Abwägung Zugleich sind die beiden oben genannten Tabellen dieses Planentwurfs mit Priorisierungen über die Lärmkennziffer deutlich weniger transparent und schwerer nachvollziehbar, als es noch der Basis-Lärmaktionsplan war. Dort wurden ab Seite 24 straßenabschnittsweise die Anzahl der Lärmbetroffenen und die Höhe der Lärmbelastung aufgeführt. Ebenso fragwürdig ist Anhang 3 zum Umsetzungsstand des Bauprogramms für Radwege mit Stand vom 31.12.2024. Dort werden geplante Maßnahmen für 2024 und 2025 aufgeführt, wobei nicht dargestellt ist, ob und in welchem Umfang davon tatsächlich etwas realisiert worden ist. Demnach werden veraltete Daten für einen Planentwurf von 2026 genutzt. Totalausfall zur Entlastung Betroffener entlang der Stadtautobahnen Zu den Belastungsschwerpunkten entlang der Autobahn heißt es lediglich, dass diese „in der Baulast der Autobahn GmbH“ liegen und „in der Maßnahmenplanung durch die Stadt Essen nicht bearbeitet“ werden. Die Stadt Essen ist die zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplans für die Stadt Essen. Weshalb eine Maßnahmenplanung an extrem belasteten Lärmhotspots innerhalb der Stadt Essen nicht notwendig sei, nur weil diese Strecken in der Baulast der Autobahn GmbH liegen, erschließt sich nicht. Auch andere Straßen befinden sich nicht in Baulast der Stadt Essen, werden jedoch nicht pauschal von der Maßnahmenplanung ausgenommen. Konkret handelt es sich um drei Autobahnabschnitte der A40 die innerhalb der Priorität 1 und 2 zu verordnen sind, für die weder eine Maßnahme ergriffen, noch geprüft wird.	
--	---	--

Auf Nachfrage der Deutschen Umwelthilfe teilte die Autobahn GmbH per E-Mail am 5. November 2025 mit, dass ihr nicht einmal systematische Daten über die Lärmbetroffenheit an Autobahnen vorlägen: „Leider müssen wir Ihnen jedoch mitteilen, dass wir über die gewünschten Daten nicht verfügen. Für die Erstellung und Auswertung der Lärmkartierungen im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die jeweiligen Bundesländer und Ballungsräume verantwortlich.“

Wäre dem Gesetzgeber daran gelegen die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Bundesautobahnen an die Autobahn GmbH zu übertragen, so hätte er die Möglichkeit dies gesetzlich entsprechend zu regeln. Dies ist bisher nicht geschehen und uns ist nicht bekannt, dass diese Absicht verfolgt würde. So lange die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung bei der Stadt Essen liegt, ist es Aufgabe der Stadt Essen Lösungsvorschläge für die von Autobahnlärm betroffenen Menschen in Essen zu erarbeiten und sich für eine entsprechende Umsetzung bei der Autobahn GmbH einzusetzen.

Unzureichende Angaben zur Entlastung Betroffener

Ein weiterer Mangel des Planentwurfs ist die fehlende Angabe konkreter Zahlen zur Entlastung der Lärmbetroffenen durch Geschwindigkeitsreduzierungen. In Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie wird die Angabe von Schätzwerten für die Reduzierung der Zahl betroffener Personen als Mindestanforderung aufgeführt. Dem Hinweis auf Seite 64, dass der Kriterienkatalog zur Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) evaluiert und überarbeitet wurde, jedoch die Anzahl entlasteter Personen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht ermittelt werden können, kann nicht gefolgt werden. Wieso sind derartige Berechnungen für den Fall der Tempo-30-Umsetzungen nicht möglich? Derartige Berechnungen werden durch andere Kommunen regulär durchgeführt und im Lärmaktionsplan veröffentlicht.

Aussagen zur Entlastung Betroffener können selbstverständlich nur auf Basis konkret geplanter und angeordneter Maßnahmen erfolgen. Dies verdeutlicht, wie wichtig die ermessensfehlerfreie und rechtssichere Anordnung wirksamer Maßnahmen als zentraler Bestandteil eines Lärmaktionsplans ist, wie im Kapitel zu „Mangelhafter Maßnahmenplanung“ zuvor erläutert. Wir fordern die Stadt Essen deshalb auf, den vorliegenden Plan schnellstmöglich zu überarbeiten, darin Tempo 30 als konkrete Lärminderungsmaßnahme anzuordnen und Betroffene zu entlasten.

Fehlende Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Gemäß der Mindestanforderungen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie müssen Aktionspläne auch Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben. Diese Mindestanforderung wird jedoch nicht eingehalten. Zwar werden ruhige Gebiete und weitere Erholungsflächen im Planentwurf ausgewiesen, es finden sich jedoch keine geplanten Maßnahmen zum Schutz dieser Gebiete. In Kapitel 5.3 wird zwar auf die Verknüpfung mit dem Masterplan Stadtgrün verwiesen, doch es werden für die jeweiligen Gebiete keine konkreten Schutzmaßnahmen aufgeführt, sondern lediglich beispielhaft für den Haumannplatz angedeutet.

Das Fehlen jeglicher Aussagen über Maßnahmen, mit denen ruhige Gebiete gesichert und bewahrt werden sollen, stellt somit einen Verstoß gegen die rechtlichen Vorgaben dar. Vor dem Hintergrund der hohen Zahl stark lärmbelasteter Bürgerinnen und Bürger in Essen, kommt ruhigen Gebieten eine besonders wichtige Schutzfunktion zu. Die Unklarheit darüber, wie diese Gebiete vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden sollen, belastet die Betroffenen zusätzlich da die Erholungsfunktion ruhiger Gebiete somit nicht gewährleistet ist.

Unambitionierte langfristige Strategie

Im Planentwurf werden zwar ab Seite 40 diverse langfristige Ziele, wie beispielsweise das Erreichen eines Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 75% bis 2035 erwähnt, jedoch ist nicht nachvollziehbar, wie dies angesichts einer Neuausrichtung der Ressourcen für die Zielerreichung des RadEntscheids realisierbar sein soll.

Dabei wäre insbesondere eine komplette Entlastung aller Lärmbetroffenen über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ein wirklich wichtiger Meilenstein, der rechtlich auch wie zuvor dargelegt geboten ist.

Fazit

Die DUH kritisiert, dass der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde der Stadt Essen in vielen Aspekten hinter den gesetzlichen Mindestanforderungen zurückbleibt. Teilweise handelt es sich beim jetzt vorliegenden Planentwurf sogar um eine Verschlechterung gegenüber dem Basis-Lärmaktionsplan.

	Die vorgestellten Maßnahmen sind zeitlich unkonkret und stellen bezüglich Tempo 30 nur unverbindliche Prüfaufträge dar. Für zehntausende Menschen, die gesundheitsschädlichen Lärmpegeln oberhalb der verfassungsmäßigen Schwelle von 70 dB(A) ganztags und 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind, wird eine Verbesserung nicht einmal geprüft! Eine sichere Wirkung der Maßnahmen lässt sich mangels Verbindlichkeit nicht ansatzweise ermitteln. Auch die gesetzlichen Anforderungen zum Schutz ruhiger Gebiete werden nicht erfüllt. Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Planentwurf grundsätzlich auf Basis der geltenden Rechtsgrundlage und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine deutliche Minderung der Zahl an Menschen, die unter krankmachendem Verkehrslärm leiden, zu erwarten ist. Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung unserer Stellungnahme.	
Eingegangen am 28.05.2026	Stadt Bochum Sehr geehrte Frau XXXXXXXXXXXX, sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Beteiligung zur Fortschreibung des Basis-Lärmaktionsplans. Von der Stadt Bochum gibt es hierzu keine Anmerkungen oder Hinweise.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1060554 Eingegangen am 29.05.2026	Handwerkskammer Düsseldorf Sehr geehrte Frau XXXXXXXXX, wir bedanken uns für die Übersendung des Entwurfs zur Fortschreibung des Basis-Lärmaktionsplans der Stadt Essen (4. Runde) und nehmen wie folgt Stellung: Allgemeine Bewertung Die Handwerkskammer Düsseldorf begrüßt ausdrücklich, dass verschiedene Anregungen aus unserer Stellungnahme zum Basis-Lärmaktionsplan 2024 in der vorliegenden Fortschreibung teilweise aufgegriffen beziehungsweise als Prüfaufträge berücksichtigt wurden. Dies betrifft insbesondere die stärkere Berücksichtigung intelligenter Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementmaßnahmen (Lfd. Nr. M 7), die Fortführung nachhaltiger Mobilitätsangebote sowie die Umsetzung des	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Anregungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität und betrieblicher Mobilitätskonzepte, insbesondere die Aufnahme der Mobilitätspartnerschaft, werden im Rahmen der 5. Runde der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Die rechtssichere Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen setzt eine umfangreiche und zeitaufwändige Einzelfallabwägung voraus. Die Abwägung umfasst die Prüfung möglicher Alternativmaßnahmen – beispielsweise Beschränkungen für den LKW-Verkehr, bauliche Veränderungen im Straßenraum, Straßensanierungen mit lärm minderndem Asphalt, die Errichtung von Schallschutzanlagen oder passive

	Schallschutzfensterprogramms an der Gladbecker Straße (Lfd. Nr. M 9.4). Grundsätzlich ist es aus Sicht des Handwerks wichtig, Lärminderungsmaßnahmen so auszugestalten, dass die Funktionsfähigkeit urbaner Wirtschafts- und Verkehrsverkehre gewährleistet bleibt. Insbesondere bei der Umgestaltung des Straßenraums bitten wir darum, die Belange des Wirtschafts- und Handwerksverkehrs weiterhin angemessen zu berücksichtigen, etwa durch Ladezonen oder kundennahe Stellplätze. Insgesamt stellen wir fest, dass mehrere Ansätze bislang überwiegend als Prüfauftrag formuliert sind und sich noch nicht in konkreten zusätzlichen Fristen oder verbindlichen Umsetzungsprogrammen niederschlagen. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung, die Ausweitung passiver Schallschutzmaßnahmen sowie die stärkere Einbindung betrieblicher Mobilitätsansätze. Wir regen daher an, diese Themen im weiteren Verfahren und insbesondere im Rahmen der kommenden 5. Runde der Lärmaktionsplanung weiter zu konkretisieren. Kapitel 4.2.1 / 4.3.1 – Straßenverkehr und Maßnahmen zur Lärminderung Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung und intelligente Verkehrssteuerung Die Einrichtung einer Verkehrsmanagementzentrale im Rahmen des COMO-Projekts sowie die KI-gestützte Optimierung der Verkehrssteuerung (Lfd. Nr. M 7.4B) bewerten wir ausdrücklich positiv. Ebenso positiv hervorzuheben ist zudem, dass die Stadt Essen künftig Aspekte wie Verkehrsfluss, Verdrängungsverkehre, Anpassungen von Lichtsignalanlagen sowie Auswirkungen auf den ÖPNV stärker in die fachliche Abwägung einbezieht. Die stärkere Berücksichtigung intelligenter Verkehrsmanagementmaßnahmen greift zentrale Anregungen unserer Stellungnahme aus dem Jahr 2024 auf. Insbesondere Maßnahmen zur Koordinierung von Verkehrsflüssen und zur Optimierung von Lichtsignalsteuerungen können dazu beitragen, lärmintensive Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu reduzieren und gleichzeitig Luftschadstoffbelastungen zu senken. Aus Sicht des Handwerks ist dabei wesentlich, dass Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten sowie die Funktionsfähigkeit handwerklicher Verkehre weiterhin gewährleisten. Handwerksbetriebe sind in besonderem Maße auf leistungsfähige Straßenverbindungen, kurze Wegezeiten sowie flexible Erreichbarkeit für Kundendienst-, Liefer- und Montageverkehre angewiesen.	Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) – sowie die Beurteilung von Verhältnismäßigkeit und Umsetzbarkeit. Grundsätzlich werden Flächen, die den Kriterien Ruhiger Gebiete entsprechen, als solche ausgewiesen. Nachfolgende Planungen sind verpflichtet, den Schutzauftrag zu berücksichtigen. Sind andere Belange ausreichend gewichtig, können sie den Schutzbelang Ruhiger Gebiete überwiegen.
--	--	--

Vor diesem Hintergrund regen wir weiterhin an, Maßnahmen zur Verkehrsverstärkung künftig stärker als eigenständigen Bestandteil der Lärminderungsstrategie auszuweisen und systematisch weiterzuentwickeln. Derartige Maßnahmen können nicht nur zur Lärminderung beitragen, sondern auch die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten verbessern, Emissionen reduzieren und die Effizienz betrieblicher Mobilität erhöhen.

Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen

Die Einführung eines fachbereichsübergreifenden Prüfprozesses zur Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sowie die Entwicklung eines internen Handlungsleitfadens sind nachvollziehbar (Lfd. Nr. M3.4).

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann punktuell in klar definierten Zonen sinnvoll sein. Aus Sicht des Handwerks ist jedoch wesentlich, dass Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung verhältnismäßig ausgestaltet werden und die Funktionsfähigkeit innerstädtischer Wirtschafts-, Liefer- und Servicemobilität erhalten bleibt. Bei Straßen des Vorrangstraßennetzes, insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen, sehen wir eine Temporeduzierung daher kritisch, da sie die Bündelungsfunktion dieser Straßen gefährdet und eine Verkehrsverlagerung durch Ausweichverhalten auslösen kann.

Positiv bewerten wir daher den Ansatz, die Wirksamkeit von Temporeduzierungen im Einzelfall fachlich zu prüfen (S. 58) und dabei auch Alternativen wie intelligente Verkehrssteuerung, lärmindernde Fahrbahnbeläge oder passive Schallschutzmaßnahmen (Lfd. Nr. M 26.4) in die Abwägung einzubeziehen.

Fahrbahnsanierung und lärmindernde Fahrbahnbeläge

Die dargestellten Sanierungsmaßnahmen an Straßen in kommunaler Baulast sowie der verstärkte Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge werden ausdrücklich begrüßt. Insbesondere Maßnahmen auf stark belasteten Verkehrsachsen wie der Gladbecker Straße, Ruhrallee, Steeler Straße, Vogelheimer Straße oder Bocholder Straße können einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung und zugleich zur Verbesserung der Verkehrsqualität leisten (Anhang 7 und Lfd. Nr. M 13).

Positiv hervorzuheben ist zudem, dass zahlreiche Maßnahmen bereits mit konkreten Umsetzungszeiträumen hinterlegt sind.

Förderung nachhaltiger Mobilität und betrieblicher Mobilitätskonzepte

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots, der Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote sowie die Förderung des Radverkehrs werden grundsätzlich begrüßt (Lfd. Nr. M 4 und M 5). Aus Sicht des Handwerks stellt die Mobilitätspartnerschaft zwischen der Stadt Essen und den Partnern der Wirtschaft einen wichtigen Rahmen für die Förderung nachhaltiger betrieblicher Mobilität sowie für den kontinuierlichen Austausch zwischen Stadt, Wirtschaft und weiteren Akteuren dar. Sie sollte daher als unterstützendes Instrument der Maßnahmenumsetzung und Bewusstseinsbildung im Lärmaktionsplan verankert und ausdrücklich aufgenommen werden. Wie in Kapitel 6.2 auf Seite 77 ausgeführt wird, sieht die Stadt Essen „ein großes Potenzial in der Förderung nachhaltiger Mobilität durch ein gemeinsames Netzwerk mit Partnern aus der Wirtschaft“. Wir sprechen uns daher ausdrücklich für eine Fortführung und Intensivierung dieser Zusammenarbeit aus.

Bereits in unserer Stellungnahme aus dem Jahr 2024 hatten wir angeregt, praxisnahe Projekte wie „Flottes Gewerbe“ stärker einzubeziehen. Solche Ansätze ermöglichen es Betrieben, gewerbliche Lastenräder zeitlich befristet im Betriebsalltag zu erproben und praktische Erfahrungen mit alternativen Mobilitätsformen zu sammeln. Vor diesem Hintergrund regen wir an, bestehende Angebote künftig noch stärker auf die Anforderungen kleiner und mittlerer Handwerksbetriebe auszurichten, beispielsweise durch niedrigschwellige Testformate oder Pilotprojekte.

Passive Schallschutzmaßnahmen

Wir begrüßen ausdrücklich, dass mit der Maßnahme M 9.4B („Schallschutzfensterprogramm Gladbecker Straße“) die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen weiter konkretisiert wurde und hierfür bereits im August 2024 eine Förderrichtlinie beschlossen wurde. Damit wurde eine zentrale Anregung aus unserer Stellungnahme aus dem Jahr 2024 aufgegriffen. Passive Schallschutzmaßnahmen können insbesondere in hochbelasteten innerstädtischen Bereichen einen wirksamen Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung leisten.

Positiv hervorzuheben ist zudem, dass in der Fortschreibung weitere Maßnahmen zur Schalldämmung an Gebäuden sowie Maßnahmen der Lärmsanierung entlang von Schienenwegen dokumentiert werden.

Gleichzeitig stellen wir fest, dass bislang noch keine erkennbaren Ansätze für eine systematische und stadtweite Ausweitung passiver Schallschutzmaßnahmen auf weitere hochbelastete Straßenabschnitte dargestellt werden. Insbesondere fehlen

transparente Kriterien beziehungsweise Auslösewerte für die Priorisierung und Erweiterung entsprechender Förderprogramme.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, die angekündigten Prüfaufträge weiter zu konkretisieren und perspektivisch in ein nachvollziehbares gesamtstädtisches Förderkonzept zu überführen.

Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es Ziel von Lärmaktionsplänen auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Aus der bloßen Festlegung ruhiger Gebiete ergeben sich für bestehende Handwerksbetriebe jedoch keine unmittelbaren zusätzlichen Anforderungen. Die Festlegung ruhiger Gebiete ist vielmehr von anderen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund der begrenzten Gewerbe- und Industrieflächen in der Stadt Essen weisen wir jedoch darauf hin, dass die Ausweisung ruhiger Gebiete nicht zu perspektivischen Einschränkungen bestehender Gewerbe- bzw. Handwerksstandorte sowie ihrer Entwicklungs- und Erweiterungspotenziale führen darf. Dies gilt insbesondere dort, wo ruhige Gebiete unmittelbar an bestehende Gewerbe- und Industriegebiete oder an planerisch gesicherte Gewerbestandorte angrenzen.

Wir bitten daher, die Abgrenzung der ruhigen Gebiete nochmals zu überprüfen und sicherzustellen, dass bestehende Gewerbe- und Industriegebiete sowie planerisch gesicherte Gewerbestandorte in ihrer Entwicklung nicht beeinträchtigt werden. Soweit ruhige Gebiete an solche Standorte angrenzen, sollten beispielsweise geeignete Abstände vorgesehen werden, um der Wirtschaft auch in den Randbereichen zu ruhigen Gebieten ausreichende Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten zu erhalten.

Evaluierung und Wirkungsbetrachtung

Die dargestellte Quantifizierung der Entlastungswirkungen einzelner Maßnahmen begrüßen wir ausdrücklich. Eine nachvollziehbare Evaluierung der Wirksamkeit von Maßnahmen kann dazu beitragen, zukünftige Lärminderungsstrategien zielgerichtet weiterzuentwickeln.

Aus Sicht des Handwerks wäre es darüber hinaus sinnvoll, künftig auch die Wirkungen intelligenter Verkehrssteuerungsmaßnahmen und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen (Lfd. Nr. M 7) stärker – soweit methodisch möglich – quantitativ zu

	erfassen, um deren Potenziale im Bereich der Lärminderung besser bewerten zu können. Wir hoffen, dass unsere Hinweise im weiteren Verfahren Berücksichtigung finden, und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.	
1060566 Eingegangen am 29.05.2026	Stadt Oberhausen Sehr geehrte Damen und Herren, gerne teilen wir mit, dass seitens der Stadt Oberhausen keine Bedenken gegen die Maßnahmen bestehen.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans
1060582 Eingegangen am 29.05.2026	Autobahn GmbH Sehr geehrte Damen und Herren, seitens der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland ist mit Schreiben vom 21.08.2024 eine Stellungnahme zu vorbezeichneter Fortschreibung der Lärmaktionsplanung abgegeben worden. Die darin gegebenen Anregungen, Hinweise und Bedingungen sind auch im Rahmen des vorliegenden Verfahrensschrittes und zukünftiger konkretisierender Verfahren weiter zu beachten.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
Eingegangen am 01.06.2026	EVANGELISCHE KIRCHE IN ESSEN Sehr geehrte Frau XXXXXXXXXXXXXXXX, zum Kirchenkreis Essen gehören 25 Kirchengemeinden. Die Thomasgemeinde hat sich zum Lärmaktionsplan zurückgemeldet. Die Mail haben wir am 31.05. erhalten und geben Ihnen die Rückmeldung unten stehend weiter, wie telefonisch abgesprochen. Geplant ist es auf der Frillendorfer Straße vom Elisenplatz bis zur Burggrafenstraße eine lärmoptimierte Asphaltdeckschicht (LOA D /SMA) aufzubringen. Wir möchten dafür plädieren diesen Bereich auszuweiten und zwar vom Elisenplatz bis zur Ernestinenstraße in Frillendorf Mitte.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Der genannte Abschnitt wird als Prüfauftrag an den entsprechenden Fachbereich weitergeleitet.

	Begründung: Auf unserem Gelände Aufm Böntchen 2-10, direkt angrenzend an die Frillendorfer Straße sollte erschwinglicher Wohnraum (Einfamilienhäuser) für Familien mit Kindern entstehen. Durch den vorhandenen Lärmpegel sind die notwendigen Lärmschutz Maßnahmen so teuer, dass dieses Projekt nicht umgesetzt werden kann. Eine Reduzierung des Lärmpegels durch eine lärmoptimierte Asphaltschicht würde alle Anwohner der Frillendorfer Straße im Bereich Ernestinenstraße bis Burggrafenstraße und angrenzende Straßen deutlich entlasten und es ermöglichen erschwinglichen Wohnraum für Familien zu generieren.	
Eingegangen am 22.06.2026	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege Sehr geehrte Frau XXXXXXXX, ich bedanke mich für die Übersendung der Planunterlagen im Rahmen der o. g. TÖB-Beteiligung. Der Entwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes enthält derzeit keine Hinweise darauf, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen (Boden-)Denkmäler betroffen sind. konkrete bauliche Maßnahmen sind bislang jedoch auch noch nicht beschrieben. Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass Vorhaben und Maßnahmen, die mit Erdeingriffen verbunden sind und damit zur Beseitigung, Veränderung oder Nutzungsänderung vermuteter und eingetragener Bodendenkmäler führen, erlaubnispflichtig gem. § 15 Abs. 2 DSchG NRW sind. Die Erlaubnis ist bei der Unteren Denkmalbehörde zu beantragen und wird im Benehmen mit dem Denkmalfachamt beschieden. Eine aktuellen Datensatz der Bodendenkmäler finden Sie anliegend. Für Rückfragen und Abstimmungen stehe ich gerne zur Verfügung	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.

Stellungnahmen der Bürger*innen

Stellungnahmen zum Straßenverkehrslärm

StN-ID (sofern vorhanden)	Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung (Umweltamt der Stadt Essen)
1059138 Eingegangen am 01.05.2026	Der klare Auftrag, der sich dadurch ableitet ist: Tempo 30 und Fortführung des Radscheids	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1059145 Eingegangen am 01.05.2026	Beschleunigungsblitzer auf der Ruhrtalstr Richtung Essen Kettwig, Höhe Häuser Nr XX ff.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Eingabe wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.
1059147 Eingegangen am 02.05.2026	Schön dass es Pläne geben soll. Die bringen aber genau gar nix wenn die Bullen und Ordnungsamt Loser ihren scheiß Job nicht machen und lieber 8h auf Steuergeld im Auto pimmeln. Lärm ist nachts störend. Nachts arbeiten aber die Bullen nicht und auch das Ordnungsamt pennt da. Anstatt 24h am Tag durch bredeney Streife zu fahren weil da ja eh nie was zutun ist, könnten die kleinen faulen blauen Steuergeld-Verschwender mal nach Altendorf und co um sich dort mal dem Lärm anzunehmen. JEDE NACHT SCHREIEN DIE DA RUM, DER STADTTEIL BESTEHT AUS MÜLL, QUASI JEDE NACHT ARBEITEN AN SCHIENEN aber super das ihr Pläne macht ihr Lappen.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.

1059746 Eingegangen am 05.05.2026	Es wäre schön, wenn auf der Hatzper Str. auf Höhe der Esso Tankstelle eine Tempo 30 Zone eingeführt wird, da der Straßenbelag nicht gut ist und vor allem durch die Hohe Anzahl an LKW und Autos viel Lärm entsteht.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an das Amt für Straßen und Verkehr weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt.
1059937 Eingegangen am 06.05.2026	Wir wohnen an der Seite der Prosperstraße in 45357 Essen, an der keine Lärmschutzwand steht und empfinden es seit Bau der Lärmschutzwand und mit dem gestiegenen Bahnverkehr, besonders nachts, als laut. Eine Lärmschutzwand auf der zweiten Seite könnte hier definitiv etwas verbessern. Wir liegen nachts mehrfach bei mindestens 60 dB.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Für Anfragen zur Lärmsanierung an Eisenbahnstrecken kann folgendes Formular genutzt werden: https://laermsanierung.deutschebahn.com/anfrage-laermsanierung.html
1059936 Eingegangen am 06.05.2026	Wir wohnen an der Seite der Prosperstraße in 45357 Essen, an der keine Lärmschutzwand steht und empfinden es seit Bau der Lärmschutzwand und mit dem gestiegenen Bahnverkehr, besonders nachts, als laut. Eine Lärmschutzwand auf der zweiten Seite könnte hier definitiv etwas verbessern. Wir liegen nachts mehrfach bei mindestens 60 dB.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Für Anfragen zur Lärmsanierung an Eisenbahnstrecken kann folgendes Formular genutzt werden: https://laermsanierung.deutschebahn.com/anfrage-laermsanierung.html
1059747 Eingegangen am 06.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bereits vor einigen Monaten eine Eingabe zur Reduzierung von Lärm in der Boeholder Str. Berich Eisenbahnbrücke bis Matthäuskirche (Häuser im Bereich Hausnummern 40-50) an die Stadt Essen versandt. Allerdings habe ich bis heute noch nicht einmal eine Eingangsbestätigung erhalten. Wie auch die Lärmkarte zeigt, handelt es sich hier um starken Straßenlärm. Der Schall zwischen den Häusern ist laut, in der Straße wird sehr schnell gefahren und sie wird z.T zur Umgehung der zahlreichen Baustellen (auch Autobahn) genutzt. Hier sollte die Lärmbelästigung insbesondere durch Geschwindigkeitsbeschränkungen gesenkt werden.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt.

Eingegangen am 09.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, in Ihren Lärmplänen findet sich nie unsere Straße, nur die Brückstraße in Werden. Dabei ist die Situation hier ähnlich und allein seit ich hier wohne (3 Jahre) hat der Verkehr überproportional zugenommen. Besonders durch die massiven Staus, die sich hier immer bilden, ist die Lärm- und Luftbelastung sehr angestiegen. Vielleicht machen Sie sich hier auch einmal zu den Stoßzeiten ein Bild? Vielleicht könnte man schon durch eine einfache Maßnahme wie Geschwindigkeitssenkung auf 30 km/h etwas erreichen? Langfristig ist das zu wenig, besonders da der Verkehr hier durch die vielen Baumaßnahmen in dieser Straße und in Heidhausen noch schlimmer werden wird. Allein oberhalb unserer Mehrfamilienhäuser wird noch einmal groß gebaut und so die so nötige Frischluftschneise auch noch blockiert. Nicht nur die Gladbecker Straße ist ein Problemfall, auch im Essener Süden gibt es viele Probleme.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt.
1060111 Eingegangen am 12.05.2026	Ich arbeite an der Zweigerstraße. Diese Straße ist so laut! Ständig rasen Autos Richtung Rüttenscheid. Sie geben Gas um an der nächsten Ampel sofort wieder zu bremsen. Tempo 30 würde viele Probleme lösen. Ständige Kontrollen sollten helfen. Wer findet das geil, sein Büro mit Rennlärm ständig zu fluten? Warum darf ich in dieser Stadt keine Ruhe in meinem Büro erwarten?	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt. Der genannte Straßenabschnitt wird darüber hinaus mit allen zuständigen Behörden und Fachplanungen auf weitere mögliche lärm mindernde Maßnahmen untersucht.
1060239 Eingegangen am 17.05.2026	Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren, durch das hohe Verkehrsaufkommen der Durchgangsstraßen ist die Lärmbelästigung sehr hoch. Insbesondere betrifft das den LKW-Verkehr, laute Motorräder sowie das Beschleunigen vor und nach der Ampel. Die dauerhafte Lärmbelästigung beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohner immens. Die Stadt hat bislang nichts unternommen, um Abhilfe zu schaffen.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Richard-Wagner-Straße (Hs.Nr. 14 – Von Seeckt-Str.) gehört zu den Belastungsschwerpunkten hoher Belastung und wird mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans prioritär auf Tempo 30 geprüft. Grundsätzlich werden Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt.

	Eine Temporeduzierung auf der Richard Wagner Straße von der Rellingerhauser Straße bis Kronprinzen Straße wäre eine meiner Forderungen. Auf diesem Abschnitt befindet sich zudem ein Spielplatz Ebenso sollte auf der Moltkestraße vom Elisabeth Krankenhaus bis zur Rellinghauser Straße Tempo 30 eingeführt werden. Warum ab der Straße am Moltkeplatz wieder Tempo 50 erlaubt ist, ist nicht nachvollziehbar, zumal die Autofahrer sofort die Gelegenheit nutzen, stärker zu beschleunigen. Diese Temporeduzierung auf beiden Straßen sollte auch nachts gelten und nicht nur bis 20.00 Uhr. Eine weitere Lärmquelle ist der nahegelegte Tennisplatz am Moltkeplatz. Durch Ballgeräusche und laute Rufe der Beteiligten entsteht in der Spielsaison eine dauernde Lärmbelästigung. Ich bitte darum, zeitliche Begrenzungen sowie Lärmschutzmaßnahmen durch den Verein zu prüfen, um den Lärm zu mindern.	Bei der angegebenen Lärmquelle (Tennisplatz) handelt es sich nicht um Lärm im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie.
Eingegangen am 19.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe meine Bitte an Sie an der Wilhelm-Nieswandt-Allee XXX eine Tempo 30 Zone einzurichten in den Lärmaktionsplan 2025 schon mit eingebracht. Meine Eingabe läuft über die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk V freundlicher Weise über die Verwaltungsbeauftragte Frau XXXXXXXX XXXXXXXX. Ich bewohne die Wilhelm-Nieswandt-Allee XXX in 45326 Essen. Diese Straße ist in der Basis-Lärmkarte 4.Runde 2021 bereits in der Farbe LILA ausgeschrieben. Also sehr laut. In dieser Straße geht der Lärm rund um die Uhr, also Tag und Nacht. Die Fenster können hier zu keinem Zeitpunkt geöffnet bleiben. Auch der schöne Balkon ist hier leider kaum nutzbar. Ich habe angeregt hier eine Tempo 30 Zone daraus zu machen. Ich möchte meine Bitte hiermit nochmals ausdrücklich unterstreichen. Hier wird Tempo 50 oder schneller gefahren. Hier wird Vollgas gegeben und dann eine Vollbremsung eingelegt da die Ampel wieder rot wird. Es kommt aber dadurch keiner schneller voran. Da die Straße einen extrem geraden Verlauf hat ist das Rasen vorprogrammiert. In beide Richtungen ist die Straße zweispurig. Direkt hintereinander befindet sich ein Kindergarten (hat bereits eine Tempo 30 Zone) am Stauderkreisel ist ein Seniorenheim, gefolgt von Zeche Karl und einem Gebäude in dem auch ich wohne mit 84 Seniorenwohnungen und einer Tagespflege Einrichtung. Ich halte dies daher	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt. Der genannte Straßenabschnitt wird darüber hinaus mit allen zuständigen Behörden und Fachplanungen auf weitere mögliche lärm mindernde Maßnahmen untersucht.

	für extrem Schützenswert und bitte Sie daher daraus eine Tempo 30 er Zone zu machen. Durch die ganzen Ampeln wird der Durchgangsverkehr Verkehr dadurch auf keinen Fall verlangsamt. Dieser Lärm ist absolut künstlich gemacht und muss nicht sein, da hier mit Tempo 50 keiner schneller ans Ziel kommt. Ich habe das Ganze selber immer wieder ausprobiert. Mit Tempo 50 kommt hier niemand schneller ans Ziel.	
1060308 Eingegangen am 20.05.2026	Der komplette innere Ring der Stadt soll autofrei werden (ausgenommen Busse/ÖPNV, diese können durch ein Schrankensystem mit Transponderlösung in den Ring gelangen). Es braucht endlich Politiker, die mutig sind, mit Personenschutz und Morddrohungen klarkommen und die Stadt dafür für die Bewohnerinnen lebenswerter machen. Nach kurzer Zeit, werden die Benefits erkannt. Innerorts durchgehend Tempo 40, besser sogar Tempo 30. Motorisierter Verkehr nur noch einspurig. Übrige Spuren werden protected bikelanes, die auch durch Rettungsdienste, Feuerwehr, Polizei genutzt werdenkönnen. Die bikelanes und Busspuren werden mit höchster Priorität geräumt und gesäubert. Entsprechende SLAs sind festzulegen. Alle Gleisbetten werden grüne Gleisbetten. Alle Einwohnenden und Besucherinnen zahlen pro PKW eine Parkplatzgebühr, bspw über bestehende Boardmittel wie Anwohnerausweise. Das dadurch eingenommene Geld kommt den Bürgerinnen zu Gute, zb indem RTW Fahrten querfinanziert werden oder Radinfrastruktur oder Bäume oder Parkanlagen und die Pflege derer oder Entsiegelung von Betonflächen oder Sanierung einer Schule oder Sanierung eines Kindergartens oder Umsetzung von Hitzeschutzmaßnahmen oder Förderung von offenen Räumen oder Förderung der Bibliotheken oder Förderung von Lastenrädern oder Förderung von eAutos oder Förderung von Solaranlagen/parks. Die Stadtautobahn muss weg und wird in einen kilometerlangen Park mit Waldökosystem umgebaut. Außerdem führt ein Radschnellweg durch das Gebiet. Damit wird massiver Lärmschutz erreicht, die Feinstaubbelastung für die Gesundheit der Einwohnerinnen und Gäste stark reduziert sowie die Hitzebelastung. Gleichzeitig ist ein neuer Tourismusmagnet geschaffen worden. Hotels, Pensionen, Radwerkstätten und -Verleiher, Gastro und Einzelhandel profitieren ebenfalls davon.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.

	Diese Stadt bzw Region kann soviel mehr sein als eine Betonplatte. Seien Sie mutig, seien Sie visionär, innovativ, wagen Sie mal was richtig Großes, Aufsehererregendes!	
1060324 Eingegangen am 20.05.2026	Geschwindigkeitsreduzierung Schonnebeckhöfe südlich Abzweig Katernberg auch nachts aus Lärmschutzgründen, Lärmwerte über 70 dBA an Teilen der Wohnbebauung. Bisher nur Tempo 30 tagsüber wg. sensiblen Einrichtungen entlang der Straaße (Schulen, Kitas)	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Der Abschnitt Schonnebeckhöfe/ Gelsenkirchener Straße (Ückendorfer Str. bis Haltestelle Abzweig Katernberg) gehört zu den Belastungsschwerpunkten hoher Belastung und wird mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans prioritär auf Tempo 30 geprüft.
1060393 Eingegangen am 21.05.2026	Die Heßlerstraße ist von der Altenessener Straße bis zur Auffahrt A42 eine reine Buckelpiste. Durch den enormen LKW Verkehr (Autobahn & Autotransporter zur Stauderstraße) ist nicht nur der Lärm kaum auszuhalten, sondern hier wackeln die Wände wenn die hier vorbei rasen. Eine zusätzliche Belastung ist hier die 3,5t-Sperrung / Umleitung durch die Brücke auf der A42. Zum Feierabendverkehr geht hier nicht mehr viel, nur die Hupen funktionieren super! Ein Tempo 30, eine Straßensanierung und eine verbesserte Ampelschaltung müssten kurzfristig vorgenommen werden.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt. Der genannte Straßenabschnitt wird darüber hinaus mit allen zuständigen Behörden und Fachplanungen auf weitere mögliche lärm mindernde Maßnahmen untersucht.
1060516 Eingegangen am 27.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, als Eigentümer und Bewohner des Anwesens Heßlerstraße XX in 45329 Essen zeige ich hiermit eine gravierende, gesundheitsgefährdende und unzumutbare Verkehrs- und Lärmbelastung an. Ich beantrage hiermit die Prüfung und Einleitung wirksamer verkehrsregelnder Maßnahmen zur Abhilfe der nachfolgend beschriebenen unhaltbaren Zustände. Sachverhalt und Schadensbild: 1. Extreme Lärm- und Erschütterungsbelastung durch Schwerlastverkehr: Die Heßlerstraße wird im genannten Bereich täglich von einer extrem hohen Anzahl an Autotransportern (schätzungsweise 50 bis 100 Fahrzeuge pro Tag) frequentiert. Durch die bauartbedingte Beschaffenheit dieser leeren oder	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Der genannte Straßenabschnitt wird darüber hinaus mit allen zuständigen Behörden und Fachplanungen auf weitere mögliche lärm mindernde Maßnahmen untersucht.

beladenen Transporter sowie eventuelle Fahrbahnschäden kommt es beim Überfahren zu massiven, metallischen Klappergeräuschen und extremen Erschütterungen. Diese Erschütterungen übertragen sich spürbar auf das Fundament und das gesamte Mauerwerk meines Wohnhauses (Heßlerstraße XX).

2. **Dauerhafte Lärmbelästigung durch unzulässiges Hupen (Schallzeichen):**
Im unmittelbaren Kreuzungsbereich Heßlerstraße / Nordsternstraße kommt es täglich zu schätzungsweise 30 bis 50 Hupkonzerten. Ursache hierfür ist eine völlig unzureichende verkehrstechnische Führung in Kombination mit dem regelmäßigen Rückstau der Autobahn 42. Verkehrsteilnehmer blockieren trotz der gesetzlichen Regelung des § 11 Abs. 1 StVO fortlaufend die Kreuzung. Dies führt zu ununterbrochenen Nötigungen, blockierten Fahrspuren und infolgedessen zu massiver, rechtswidriger Nutzung von Schallzeichen (Hupen) als Unmutsäußerung, was eine erhebliche Lärmbelastung darstellt.

Rechtliche Würdigung:

Die aktuellen Zustände verletzen mein Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) sowie den Schutz vor unzumutbarem Umgebungslärm.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO sind die Straßenverkehrsbehörden ermächtigt und verpflichtet, die Benutzung bestimmter Straßenstrecken zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken.

Nach § 47a ff. BImSchG ist die Stadt Essen im Rahmen der Lärmaktionsplanung verpflichtet, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern oder zu vermindern. Die hier vorliegenden Spitzenpegel durch das permanente Hupen und die Erschütterungen überschreiten die Zumutbarkeitsschwelle für ein Wohngebiet bei Weitem.

Antrag:

Ich fordere Sie daher im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens auf, den Bereich verkehrstechnisch zu überprüfen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. In Betracht kommen hierbei insbesondere:

	• Die Überprüfung der Ampelschaltungen bzw. der verkehrlichen Führung im Kreuzungsbereich Nordsternstraße, um ein Blockieren durch den A42-Rückstau baulich oder signaltechnisch zu verhindern (z. B. durch gut sichtbare Haltelinien/Sperrflächenmarkierungen auf der Kreuzung). • Die Einrichtung eines Durchfahrtsverbots für den schweren Güterkraftverkehr (ausgenommen Anlieger), um den Transit der Autotransporter zu unterbinden. • Die verstärkte Überwachung des Kreuzungsbereichs durch das Ordnungsamt / die Polizei hinsichtlich des Blockierens von Kreuzungen (§ 11 StVO) und des missbräuchlichen Hupens (§ 16 StVO).	
1060614 Eingegangen am 30.05.2026	Guten Tag, ich möchte im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Essen auf die Gelesenkirchener Straße, im Bereich der Hausnummer XX aufmerksam machen. Es kommt dort nicht nur zur Lärmbelastungen durch Auto- und Motorradverkehr, es befinden sich dort auch mehrer Gefahrenlagen. Schulkinder die die Straße, trotz vorhandene Fussgängerampel kreuzen, sowie PKWs die die an der Haltestelle wartende Straßenbahn mit hohem Tempo überholen. Zumindest sollte in diesen Bereich über eine Tempo 30 Zone nachgedacht werden, da auch durch den Straßenverlauf oft nur eine eingeschränkte Sicht möglich ist.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt.
Eingegangen am 13.06.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich. Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Essen eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird. Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Boeholder Str. 45355, zwischen Wüstenhöfer Str. und Fliegenbusch. Daher beantrage ich hiermit, dass folgende	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet, welche die Prüfung anhand des neu erarbeiteten Kriterienkatalogs durchführt. Der genannte Straßenabschnitt wird darüber hinaus mit allen zuständigen Behörden und Fachplanungen auf weitere mögliche lärm mindernde Maßnahmen untersucht.

	Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden. Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Das Autobahnchaos der A3 und A42 führt zusätzlich dazu, dass die sowieso schon stark befahrene Straße als Umgehung genutzt wird, was unter anderem auch an zahlreichen Navigationsgeräten zu erkennen ist. Nicht ohne Grund wird Essen als Staustadt Nr.1 genannt. Dazu kommen noch zahlreiche laute Motorräder und immer wieder fahren LKWs sich unter der S-Bahnbrücke fest, da sie die auf die geringe Höhe des Tunnels hinweisenden Schilder missachten. Die LKWs wenden entweder rückwärts in den engen Straßen oder quetschen sich unter der Brücke durch. Insgesamt ist tagsüber massiv Verkehr zu beobachten. An dem Straßenabschnitt liegt ein Kindergarten- und ein Schulweg. Ein Fahrradweg ist vorhanden, der kaum berücksichtigt wird. Auch nachts ist Lärm durch ständig rasende Autos festzustellen, auch durch Besucher der nahen Shishabar. Die Straße ist recht eng und zwischen den Häusern ist der Schall besonders laut zu hören. Geschwindigkeitskontrollen finden-wenn überhaupt- nur in eine Richtung (vom Fliegenbusch weg) und stets von weitem gut sichtbar. Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/. Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.	
--	--	--

Stellungnahmen zum Betreff Motorradlärm Haus Scheppen/ Pörtingsiepen/ Hespertal

1059140 Eingegangen am 01.05.2026	Die Stadt rechnet bei der Lärmkartierung ausschließlich mit Jahres-Durchschnittswerten („Mittelungspegeln“). Das bedeutet in der Praxis: Das ständige, extreme Aufheulen von Motorrädern an Feierabenden und Wochenenden wird mathematisch auf das ganze Jahr und 24 Stunden am Tag verteilt. Dadurch werden diese extremen Lärmspitzen in der Statistik einfach glattgebügelt. 1. Das Ergebnis: Die ohnehin stark belasteten Straßen (wie die Pörtingsiepen, Hammerstraße und Hespertal)tauchen in den prioritären Maßnahmenlisten des Plans gar nicht auf, weil sie auf dem Papier im Durchschnittangeblich nicht "laut genug" sind. Durchschnitts-Methodik geht an der Lebensrealität vor Ort vorbei und gezielte Maßnahmen gegen Lärmspitzen B. bauliche Veränderungen gegen extremes Beschleunigen, Motorradfahrverbote, verschärfte Kontrollen oder Pilotprojekte für Lärmblitzer) müssen zwingend in den Plan aufgenommen werden. Zwingende Maßnahmen zu Reduzierung des extrem hohen und gesundheitsgefährdenden Lärms durch Motorradfahrer im Essender Süden sind: - Pilotprojekt zu Sonntagsfahrverboten für Motorradfahrer auf den stark belasteten Strecken. - flächendeckende Temporeduzierung auf thempo 30 auf den Straßen Pörtingsiepen, Hammerstraße und Hespertal über die gesamten straßen. Heute gild dies nur für Teile. - Deutliche Ausweitung der vorhandenen Nachtfahrverbote für Motorräder (heute 22-6 Uhr) Sinnvoll wäre: 18 bis Uhr. - Pilotprojekt für Lärmblitzer	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt den erhöhten Motorradanteil für die Straßen rund um Haus Scheppen, sodass dieser Bereich nun in der Kartierung sichtbar ist. Es handelt sich jedoch weder um einen durch Mehrquellen belasteten Ort noch um einen Belastungsschwerpunkt. Dies ist damit zu begründen, dass die Anzahl lärm betroffener Personen in der Straße Pörtingsiepen vergleichsweise gering ist und Lärmbelastungen von über 60 dB(A) in Bereichen mit Wohnnutzung nur sehr vereinzelt auftreten. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass auch die aktualisierte Lärmkartierung das subjektive Lärmempfinden der Anwohnenden nur eingeschränkt widerspiegelt, da weiterhin berechnete Jahresmittelungspegel dargestellt werden und kurzzeitige Lärmspitzen somit nicht abgebildet werden können. Die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung erfolgen dabei auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben der Umgebungs-lärmrichtlinie. Diese sieht die Ermittlung der Lärmbelastung anhand standardisierter Berechnungsverfahren vor. Eigene Lärmmessungen werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht durchgeführt. Gerade bei Motorradlärm werden Belästigungen häufig durch einzelne, besonders laute Vorbeifahrten sowie durch verhaltensbedingte Faktoren wie starkes Beschleunigen oder das Fahren mit hohen Drehzahlen verursacht. Darüber hinaus wird die Lärmbelastung auch durch fahrzeugtechnische Eigenschaften einzelner Motorräder beeinflusst, beispielsweise durch besonders lärmintensive Bauarten oder unzulässige technische Veränderungen an Abgasanlagen. Für die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und die Überwachung der einzuhaltenden Stand-/Fahrgeräusche die im Zulassungsbescheid für jeden Kraftfahrzeug angegeben sind, ist die Polizeibehörde Essen zuständig. Diese hat bereits
--	--	---

	- Bremshuckel in der Straße Pörtingsiepen und Hespertal jeweils vor beginn der Bebauung. - Kenntlichmachung von vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Asphalt durch Beschriftung mit "Zone 30" oder "30" analog Maasstraße oder Viehauserberg. - Begrenzung von Parkkapazitäten am Haus Scheppen. - Verlagerung des Motorradtreffs auf P1 und P2. Ich bitte dringend um Aufnahme des Lärmhotspots "Zufahrtsstraßen zum Haus Scheppen" sowie der vorgeschlagenen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan.	angegeben, dass sie die Örtlichkeit anlässlich mehrerer Bürgereingaben durch Präsenz- und Kontrollmaßnahmen regelmäßig überwacht. Wir prüfen jedoch alle eingereichten Stellungnahmen und Maßnahmenvorschläge und reichen diese an die jeweils zuständigen Fachbereiche der Stadt Essen weiter. Dies schließt auch Anträge auf Geschwindigkeitsreduzierungen ein.
1059141 Eingegangen am 01.05.2026	Die Straße Pörtingsiepen läuft mitten durch ein ruhiges Gebiet und ist stark von Lärm durch Motorräder belastet. Der Lärm nimmt ständig weiter zu, da Haus Scheppen als Motorradtreff stark beworben wird. Unter anderem durch die Polizei mit dem jährlich stattfindenden Bikertag. Zudem hat sich über Jahre rumgesprochen, dass man hier folgenlos aufdrehen und alle Regeln der Straßenverkehrsordnung missachten darf. Maßnahmen zur Lärmreduzierung wären dringend erforderlich und zum Schutz der ruhigen Gebiete sogar zwingend geboten. Deshalb müssen dringend Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärms in den Zufahrtsstraßen zu Haus Scheppen aufgenommen werden. Vorschläge: - Flächendeckend Tempo 30. stationäre, dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung. Hier macht nur eine Erfassung von Kennzeichen von hinten Sinn! Sonntagsfahrverbote für Motorräder in den Sommermonaten.	

1059142 Eingegangen am 01.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, Zunächst einmal herzlichen Dank für die intensive Beteiligung und Aufbereitung der Informationen. Sicher wird es keine 100 % Lösungen geben und sicher gibt es es sehr unterschiedliche Lärm-Belastungsbereiche. Nicht verständlich ist, warum in Naherholungsgebieten, bzw. in den Zufahrtstrassen dort hin die Lärmbemessungen herausgenommen ist. Dabei geht es nicht um die grundsätzliche Zuleitung, vielmehr um immer wieder deutliche Lärmübertretungen und belasteten Saisonzeiten sowie das bewusste Brechen der Durchfahrtsverbotszeiten. Ist es richtig, dass die Messungen durch die Tage im Jahr verteilt sind und so nicht Spitzen – Z.B. Sommermonate erfasst werden. Dass würde gerade in Naherholungsgebieten/Ruhegebieten erheblich die Sachlage verzerren. Zudem erscheint es so, dass die Lärmbelastung durch zu laute Motorräder nicht erfasst sind. Schließlich erscheinen in den sogenannten Ruhezonen, die Zufahrtswegen vom Lärmschutz ausgenommen zu sein (siehe S. 72, Straße zum Haus Scheppen, und auch andere). Offenbar ist es nicht möglich, etwas gegen zu laute Fahrzeuge, insbesondere übersteuerte Motorradfahrer zu unternehmen, wären sogenannte Streckenradarmessungen in solchen Straßen/Abschnitten nicht sinnvoll, um den Lärmpegel zu senken.	
1059139 Eingegangen am 01.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit nehme ich Stellung zum vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Meine Anmerkungen beziehen sich konkret auf methodische Mängel in den Kapiteln 3.1 (Methodik zur Identifikation von Belastungsschwerpunkten) und Kapitel 4 (Maßnahmenplanung).	

Der vorliegende Planentwurf verfehlt in seiner jetzigen Methodik seinen gesetzlichen Auftrag des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung, da er extreme, akute Lärmereignisse durch Motorräder und Poser-Verkehr systematisch ausblendet.

Kritik an der Methodik des Planentwurfs:

1. **Widerspruch innerhalb des Entwurfs:** Im Entwurf wird auf Seite 9 selbstkritisch und korrekt festgestellt, dass einzelne Lärmspitzen, wie etwa durch vorbeifahrende Motorräder, vom berechneten Mittelungspegel abweichen. Dennoch stützt sich die gesamte Berechnung der Lärmkennziffer (LKZ) in Kapitel 3.1 ausschließlich auf den CNOSSOS-EU Mittelungspegel. Die Identifikation der Belastungsschwerpunkte (Priorität 1 und 2) ist somit methodisch unvollständig, da sie Lärmereignisse ignoriert, die zwar den Jahresdurchschnitt kaum anheben, aber massiv gesundheitsschädlich und schlafstörend wirken.
2. **Beleg für das methodische Versagen:** Das Scheitern dieser rein durchschnittsbasierten Methodik zeigt sich exemplarisch im Essener Süden. Eine massive, gesundheitsgefährdende Lärmbelastung durch aufheulende Motoren und Freizeitverkehr an Abenden, Wochenenden und Feiertagen fällt komplett durch das Raster der Lärmkennziffer. Betroffen sind hier durch die topographische Kessellage des Ruhrtals insbesondere die Hänge oberhalb der Ruhrtalstraße, Laupendahler Landstraße, Hammerstraße sowie der B224 (Bredeneyer Straße, Brückstraße, Abteistraße, Velberter Straße, Heidhauser Straße und Bergische Landstraße). Dass diese massiven Lärmbrennpunkte im Entwurf unsichtbar bleiben, beweist die Unzulänglichkeit der angewandten Kriterien.

Änderungsvorschläge zum Planentwurf: Da in dieser Phase keine neuen Maßnahmen mehr aufgenommen werden, fordere ich eine zwingende **Überarbeitung und Schärfung der im Entwurf bereits angelegten Maßnahmen (Kapitel 4)**, um dem oben genannten methodischen Mangel abzuhelpfen:

- **Kapitel 4.3.1 (Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung):** Die im Entwurf erwähnte Nutzung der StVO-Novelle zur Anordnung von Tempo 30 darf sich nicht nur auf die LKZ-Belastungsschwerpunkte (Priorität 1) beschränken. Der Text des LAP muss zwingend dahingehend geändert werden,

	dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auch an Strecken mit extremen, wochenend- und freizeitbedingten Lärmspitzen (wie im Ruhrtal / B224) prioritär geprüft werden. • Kapitel 4 (Allgemeine Strategien): Der Entwurf muss in seinen langfristigen Strategien anerkennen, dass Mittelungspegel nicht ausreichen. Ich rege an, im Text die Prüfung baulicher Maßnahmen (z.B. Umbau von Beschleunigungsgeraden, Errichtung von Kreisverkehren statt Ampeln) explizit als Mittel gegen Lärmspitzen/Poser-Lärm in den Handlungskatalog aufzunehmen. • Ebenso rege ich an, den Entwurf um das strategische Ziel zu ergänzen, dass sich die Stadt Essen als Modellkommune für den Einsatz von Lärmblitzern bewirbt, da die bestehenden Werkzeuge des LAP bei Motorradlärm offensichtlich ins Leere laufen. Ich widerspreche der Verabschiedung des Lärmaktionsplans in seiner jetzigen, methodisch unzureichenden Form und bitte um formelle Prüfung und Abwägung meiner Einwände.	
1059144 Eingegangen am 01.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Essen möchte ich hiermit eine Stellungnahme zum Thema Motorradlärm im Bereich des Motorradtreffpunkts Haus Scheppen sowie auf den umliegenden Zufahrtsstraßen abgeben. 1. Problembeschreibung Die Situation rund um den Motorradtreff Haus Scheppen ist seit Jahren bekannt und stellt für die Anwohner eine erhebliche und dauerhafte Lärmbelastung dar. Insbesondere an Wochenenden sowie bei gutem Wetter kommt es zu einem massiven Aufkommen von Motorrädern, deren Fahrweise häufig durch starkes Beschleunigen, hohe Drehzahlen und vermeidbaren Lärm geprägt ist. Besonders kritisch ist, dass sich die Hauptzufahrtsstrecken durch Bereiche ziehen, die im Entwurf des Lärmaktionsplans als „ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden. Diese Klassifizierung steht in deutlichem Widerspruch zur tatsächlichen Lärmsituation vor	

	Ort. Für die betroffenen Anwohner bedeutet dies eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität sowie eine potenzielle Gesundheitsgefährdung durch dauerhafte Lärmeinwirkungen. 2. Kritik am Entwurf des Lärmaktionsplans Der vorliegende Entwurf wird der tatsächlichen Belastung durch Motorradlärm in diesem Bereich nicht gerecht. Insbesondere fehlt: eine klare Identifikation der betroffenen Zufahrtsstraßen als Lärm-Hotspot, eine differenzierte Betrachtung von Freizeit- und Spitzenverkehr (z. B. Wochenenden), ein konkreter Maßnahmenplan zur Reduktion von Motorradlärm. Damit bleibt der Entwurf hinter den Anforderungen der europäischen Umgebungs-lärmrichtlinie (2002/49/EG) sowie deren Umsetzung in deutsches Recht (u. a. Bundes-Immissionsschutzgesetz) zurück. Kommunen sind verpflichtet, nicht nur Lärm zu kartieren, sondern auch wirksame Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln und umzusetzen. 3. Konkrete Forderungen und Maßnahmenvorschläge Vor diesem Hintergrund fordere ich die Stadt Essen auf, die betroffenen Zufahrtsstraßen zum Haus Scheppen ausdrücklich als Lärm-Hotspot in den Lärmaktionsplan aufzunehmen und einen verbindlichen Maßnahmenkatalog zu entwickeln. Folgende Maßnahmen erscheinen geeignet und erforderlich: Flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf sämtlichen Zufahrtsstraßen, nicht nur abschnittsweise. Niedrigere Geschwindigkeiten reduzieren nachweislich Lärmemissionen. Sonntags- und Feiertagsfahrverbote für Motorräder auf besonders belasteten Strecken, analog zu bereits bestehenden Regelungen in anderen Regionen Deutschlands. Ausweitung und konsequente Durchsetzung von Nachtfahrverboten für Motorräder. Deutlich verstärkte Verkehrs- und Lärmkontrollen, insbesondere an Wochenenden. Hierzu zählen auch gezielte Kontrollen von manipulierten Auspuffanlagen.	
--	---	--

	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie z. B. Bremsschwellen, Fahrbahnverengungen oder gezielte Streckenführungen, die schnelles Beschleunigen unattraktiv machen. Prüfung von streckenbezogenen Durchfahrtsbeschränkungen für Motorräder bei nachgewiesener besonderer Lärmbelastung. Einsatz von Lärmdisplays oder „Lärmblitzern“, um besonders laute Fahrzeuge zu identifizieren und zu sanktionieren. Bessere Einbindung der Polizei und Ordnungsbehörden in ein dauerhaftes Kontroll- und Maßnahmenkonzept. 4. Verpflichtung der Kommune Die Stadt Essen steht in der Pflicht, die Gesundheit ihrer Bürger zu schützen. Dauerhafte Lärmbelastung ist nachweislich gesundheitsschädlich und kann unter anderem zu Stress, Schlafstörungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen. Die aktuelle Situation widerspricht dem Vorsorgeprinzip sowie den Zielen der Umgebungslärmrichtlinie, wonach insbesondere ruhige Gebiete besonders zu schützen sind. 5. Fazit Der derzeitige Entwurf des Lärmaktionsplans greift im Hinblick auf die konkrete Problematik rund um den Motorradtreff Haus Scheppen deutlich zu kurz. Ohne klare Benennung der Problembereiche und verbindliche Maßnahmen bleibt der Plan wirkungslos. Ich fordere daher eine Überarbeitung des Entwurfs mit einer expliziten Aufnahme der betroffenen Zufahrtsstraßen als Lärmschwerpunkt sowie die Umsetzung wirksamer und überprüfbarer Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung des Motorradlärms.	
1059146 Eingegangen am 01.05.2026	Der Motorradlärm im Essener Süden sollte dringend mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Haus Scheppen lockt immer mehr Motoradfahrer an. Darunter viele sehr laute. Dagegen sollte die Stadt dringend etwas unternehmen. Der Lärm macht viele Leute im Essener Süden krank. Die Wochenenden und Abende in den Sommermonaten sind echt extrem laut und nicht mehr zumutbar.	
1059368	Private Fliegerei, zu laute und zu schnelle Autos und Motorräder. Haus Scheppen, der halbe Baldeysee klingt bei gutem Wetter nach einer Rennstrecke. Oder wenn die	

Eingegangen am 03.05.2026	Motorräder nur dröhnen und stehen, als ob Panzer anrollen. Dazu noch die privaten Flugzeuge und Nacherholungsgebiet, Wohngebiete und Naturschutzgebiete zählen gar nichts mehr. Der individuelle Spaß von wenigen Menschen steht in Essen sehr weit über dem Wohl von Zehntausenden. Da muss sich jeder von Ihnen und der Politik wirklich fragen, warum wird das nicht geändert?	
1059496 Eingegangen am 04.05.2026	Die Motorräder mindern die Freude am guten Wetter durch einen starken Anstieg an Lärm.	
1059638 Eingegangen am 05.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, wenn man sich die Karte betrachtet, wird das Umfeld von Haus Scheppen weiterhin als ein ruhiges Gebiet aufgeführt, was aber nicht der Wahrheit entspricht. Hier findet eine Verlärmung im Frühjahr, Sommer und Herbst statt die jenseits von Gut&Böse ist, Nutzung des eigenen Gartens zur Erholung ist unmöglich, die Flora&Fauna hier ebenfalls dadurch belastet wird. Das ganze wird auch in der Karte sichtbar wo Bürger/Bürgerinnen verlärmte Ort markieren konnten. Aber für den Pörtingsiepen, das Hespertal und die Hammer Straße, trotz das diese gnaz klar rausstechen, sind keine Maßnahmen vorgesehen. Wie kann das sein!? Hier muss gegen den Mottorradlärm vorgegangen und effektiv gehandelt werden. Streckenradar vom Wanderparkplatz Pörtingsiepe bis zur nächsten Kreuzung, Einbauten nicht nur in der Bebauung sondern vorher und weit in den Wald hineine, Einbahnstraßenregelung, Bremshügel vomWanderparkplatz bis Haus Scheppen, die nicht umfahren werden können, Spielstraße in der Bebauung (hier wohnen einige Kinder und auch ältere) sind nur ein paar Möglichkeiten das sich an die Geschwindigkeit gehalten und es ruhiger werden kann. Härtere Maßnahmen wären ein	

	Motorradfahrverbot an Sonn- und Feiertagen oder für diesen Streckenabschnitt, so wie es viele andere Städte und Kommunen auch umsetzen.	
1059640 Eingegangen am 05.05.2026	Versteckt sich die Stadt Essen hier hinter einem Lärmberechnungsplan der realitätsfern ist oder warum sind keine Lärmreduzierenden Maßnahmen für die Motorradrennstrecke Fischlaken vorgesehen?	
1059938 Eingegangen am 06.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in Werden im Bereich der Ruhrtalstraße und schreibe Ihnen zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans. Vorab das Wesentliche: An warmen Wochenenden können wir hier kaum die Fenster öffnen, und an manchen Sommerabenden werden wir noch um 22 oder 23 Uhr von einzelnen PKW Motorrädern aus dem Schlafmgerissen. Ich bitte Sie, im Entwurf zu prüfen, ob die Belastung an folgenden zwei Abschnitten ausreichend berücksichtigt ist – falls nicht, möchte ich konkrete Maßnahmen anregen: • Ruhrtalstraße (L 242), Hausnummern 40 bis 84 • Schuirweg (L 442) zwischen Hausnummer 1 und Hotel Ruhrland Was vor Ort passiert. Beide Straßen sind viel befahrene Straßen, die Werden mit Kettwig, Heidhausen und Bredeney verbinden. Das eigentliche Problem ist nicht die Verkehrsmenge, sondern die Steigung in Verbindung mit dem Fahrverhalten: Die Ruhrtalstraße steigt zwischen Hnr. 84 und Hnr. 40 in Fahrtrichtung Werden an, und wer aus Kettwig kommt, gibt an dieser Stelle Gas. Hohe Drehzahlen, hohe Pegel. Pkw fahren oft zu schnell, Motorräder treiben es auf die Spitze. Die hangseitige Bebauung reflektiert den Schall zusätzlich ins Wohngebiet hinein. Auf dem Schuirweg sieht es genauso aus: Anstieg aus dem Ruhrtal, Beschleunigung, dicht bebaute Anliegerlage. Hauptproblem ist der Motorradverkehr. Die Strecke Werden–Kettwig durchs Ruhrtal ist eine der bekanntesten Motorrad-Ausflugstrecken im Ruhrgebiet. An sonnigen Wochenenden fahren hier zeitweise im Minutentakt Maschinen, von denen ein Teil hörbar manipuliert oder schon ab Werk zu laut ist. In der CNOSSOS-EU-Berechnung erscheint das nur als Jahresmittelwert. Die Spitzen, die uns hier wirklich treffen, fallen unter den Tisch. Auf genau dieses Problem weist die Stadt auf ihrer Themenseite Lärm	

selbst hin: Lärmspitzen seien in der Berechnung „nur bedingt abbildbar“ und spiegelten die subjektive Wahrnehmung nicht wider. Das passt zu unserer Erfahrung.

Rechtlicher Rahmen. Die Auslösewerte des NRW-Runderlasses vom 07.02.2008 ($L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ an Wohnnutzungen) werden nach den LA-NUV-Lärmkarten in den genannten Abschnitten erreicht oder überschritten. Damit liegen Lärmprobleme nach § 47d Abs. 1 BImSchG vor, zu denen der Plan eine Aussage treffen muss. Verbindliche Festsetzungen im Lärmaktionsplan binden auch die Straßenverkehrsbehörde; § 45 Abs. 9 StVO ist im Lichte der Lärmminderungsziele auszulegen (VG Düsseldorf, Beschluss vom 19.05.2021 – 6 K 4191/18). Beide Straßen liegen zwar in der Baulast von Straßen.NRW. Die

Stadt kann hier aber im LAP Maßnahmen festschreiben, deren Umsetzung dann nicht mehr im freien Ermessen der nachgelagerten Behörden steht.

Worum ich konkret bitte. Drei Punkte mit Priorität:

1. Tempo 30 auf der Ruhrtalstraße zwischen Hnr. 84 und 40 und auf dem Schuirweg zwischen Hnr. 1 und Hotel Ruhrland. Wenn nicht ganztägig, dann mindestens nachts (22:00–06:00 Uhr) und an Wochenenden. Niedrigere Geschwindigkeit dämpft den Mittelungspegel und – wichtiger – die Beschleunigungsspitzen, um die es hier eigentlich geht.

2. Regelmäßige Polizei- und Ordnungsamtskontrollen an Wochenenden und Abenden in der Motorradsaison (April bis Oktober). Schwerpunkt: Manipulation der Auspuffanlagen und Klappensteuerungen (§ 30 StVZO), unnötiger Lärm (§ 30 Abs. 1 StVO), bei begründetem Verdacht auch verbotene Rennen einschließlich Alleinrennen (§ 315d StGB).

3. Lärmoptimierter Fahrbahnbelag (z. B. SMA LA, LOA 5 D) bei der nächsten Deckensanierung der Ruhrtalstraße.

Ergänzend halte ich für sinnvoll: ein Motorradlärm-Dialogdisplay („Leiser!“-Anzeige), wie in Baden-Württemberg erprobt (Pegelminderung 1,1 bis 2,2 dB(A), kein Gewöhnungseffekt); eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung im ansteigenden Abschnitt der Ruhrtalstraße; und – sollten alle anderen Mittel nicht greifen – eine Streckensperrung für besonders lärmintensive Krafträder an Sonn- und Feiertagen nach §

	6 Abs. 4 StVG. Für letztere wäre kein Unfallgeschehen nachzuweisen; Lärmschutz allein reicht als Begründung.	
1059961 Eingegangen am 07.05.2026	Fraglich ist warum ein ganz spezieller Bereich in Essen Fischlaken, bekannt als Motorrad Hot Spot keineswegs erwähnt und angegangen wird. Trotz das grad in diesem bereich sehr viele Beschwerden sind und es auch amrkiert worden ist. Warum ist das so?	
1059962 Eingegangen am 07.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans möchte ich auf eine erhebliche Lärmbelastung in meinem Wohnumfeld Pörtingsiepen aufmerksam machen. Die Belastung entsteht insbesondere durch eine große Anzahl von Motorrädern, die regelmäßig durch unsere Straße zu einem nahegelegenen Motorradtreff fahren. Dabei handelt es sich nicht um einen dauerhaft gleichbleibenden Geräuschpegel, sondern um eine stark wetter- und tagesabhängige Belastung. Besonders an Wochenenden, Feiertagen sowie bei gutem Wetter nimmt der Motorradverkehr deutlich zu. An diesen Tagen ist die Lärmbelastung aus meiner Sicht außergewöhnlich hoch. Vor allem laute Beschleunigungsgeräusche und teilweise sehr stark motorisierte beziehungsweise manipulierte Motorräder führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität. Gespräche bei geöffnetem Fenster, Aufenthalt im Freien sowie Erholung sind dann nur eingeschränkt möglich. Ich möchte daher anregen, die besondere Belastung durch saisonalen und konzentrierten Motorradverkehr im Rahmen der Lärmaktionsplanung stärker zu berücksichtigen. Aus meiner Sicht sollten mögliche Maßnahmen zur Lärminderung geprüft werden, beispielsweise verstärkte Geschwindigkeitskontrollen, gezielte Lärmkontrollen an bekannten Motorradstrecken oder verkehrslenkende Maßnahmen an besonders belasteten Tagen. Eine auffällige Beschilderung zur Geschwindigkeitseinhaltung wäre zum Beispiel auch hilfreich.	

	Einbahnstraße könnte auch hilfreich sein. Im gesamten Umfeld müsste es viel mehr Geschwindigkeitskontrollen geben, da die Rücksichtslosigkeit mancher Motorradfahrer dermaßen gefährlich ist, für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Als Autofahrer wird man egal wo mit total überhöhter Geschwindigkeit überholt. Das gefährdet immer wieder unbeteiligte Menschen. Ich bitte darum, diese besondere Form der unregelmäßigen, aber sehr intensiven Lärmbelastung bei der weiteren Ausarbeitung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.	
1059963 Eingegangen am 07.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, wir als Eltern kleiner Kinder möchten auf die zunehmende Lärmbelastung im Bereich der Straße Pörtingsiepen aufmerksam machen. Vor allem an Nachmittagen, Abenden und Wochenenden wird die Gegend regelmäßig durch extrem laute Motorräder belastet. Die Motorengeräusche sind teilweise so massiv, dass Ruhezeiten und der Schlaf unserer Kinder erheblich gestört werden , oft bis etwa 22 Uhr abends. Besonders paradox empfinden wir, dass dieser Bereich gleichzeitig als Naherholungsgebiet gilt. Ein Ort, der eigentlich Ruhe, Natur und Erholung bieten soll, wird zunehmend von dauerhaftem Motorradlärm geprägt. Wir wünschen uns daher dringend stärkere Kontrollen sowie Maßnahmen gegen übermäßig laute Motorräder, damit die Lebensqualität für Familien und Anwohner verbessert wird.	
1059964 Eingegangen am 07.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bringe als Anwohner des Pörtingsiepen in 45239 Essen eine Stellungnahme zum Thema Verkehrslärm ein, da meine Familie und auch alle anderen Anwohner an unserem Wohnort einer besonderen Form der Lärmbelastung ausgesetzt sind, die aus meiner Sicht in der aktuellen Bewertungssystematik nicht ausreichend berücksichtigt wird.	

	1. Charakter der Lärmbelastung Die Lärmbelastung entsteht an unserem Standort nicht primär durch kontinuierlichen Straßenverkehr, sondern durch wiederkehrende, sehr hohe Lärmspitzen. Ursächlich sind insbesondere Motorräder, die eine nahegelegene Stichstraße als Zufahrt zu einem Treffpunkt nutzen. Diese Belastung tritt gehäuft auf: - an Wochenenden - an Feiertagen - bei gutem Wetter Typisch sind einzelne oder gruppenweise auftretende Motorräder, die durch starkes Beschleunigen und hohe Drehzahlen kurzfristig sehr hohe Schallpegel erzeugen. 2. Konkrete Auswirkungen auf die Anwohner Die Belastung durch diese Lärmspitzen wirkt sich erheblich auf den Alltag aus: - Gespräche im Garten oder bei geöffnetem Fenster werden regelmäßig unterbrochen - Ruhephasen – insbesondere an eigentlich erholungsrelevanten Tagen (Wochenenden, Feiertage) – sind nicht möglich - Die plötzliche Intensität der Geräusche führt zu wiederkehrenden Schreck- und Stressreaktionen - Eine kontinuierliche Nutzung von Außenbereichen zur Erholung ist faktisch stark eingeschränkt Entscheidend ist dabei weniger ein dauerhafter Geräuschpegel, sondern die wiederholte Unterbrechung durch einzelne, sehr laute Ereignisse. 3. Bewertungssystematik: Mittelungspegel vs. Lärmspitzen	
--	--	--

	Nach meinem Verständnis erfolgt die Bewertung von Verkehrslärm derzeit überwiegend auf Basis von Mittelungspegeln (LAeq). Diese Methodik bildet jedoch genau die bei uns vorliegende Problematik nur unzureichend ab. Ein über den Tag gemittelter Wert kann identisch sein, obwohl die tatsächliche Belastung vor Ort durch seltene, aber sehr laute Einzelereignisse geprägt ist. Die Intensität und Häufigkeit dieser Lärmspitzen – und damit ihre tatsächliche Wirkung auf die Anwohner – gehen in der Mittelwertbetrachtung weitgehend verloren. Aus meiner Sicht führt dies dazu, dass die reale Belastungssituation systematisch unterschätzt wird. 4. Anregungen und Forderungen Vor diesem Hintergrund rege ich an: a) Berücksichtigung von Lärmspitzen - Ergänzende Bewertung von Maximalpegeln (Lmax) - Einbeziehung der Häufigkeit von Lärmereignissen - stärkere Gewichtung von Wochenend- und Freizeitlärm b) Konkrete verkehrslenkende Maßnahmen - Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren konsequente Kontrolle - gezielte Lärmkontrollen (insbesondere Motorräder) an Wochenenden und Feiertagen - Prüfung von zeitlich begrenzten Durchfahrtsbeschränkungen für Motorräder c) Situationsbezogene Maßnahmen - Analyse der Verkehrsströme zum Motorradtreffpunkt - Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Reduktion des Zielverkehrs	
--	--	--

	5. Schlussbemerkung Ich möchte ausdrücklich betonen, dass es mir nicht um eine generelle Einschränkung von Mobilität geht, sondern um eine sachgerechte Berücksichtigung einer spezifischen Lärmart, die sich deutlich von kontinuierlichem Verkehrslärm unterscheidet. Die aktuelle Situation führt dazu, dass die Nutzung des eigenen Wohnumfelds zur Erholung – insbesondere an Wochenenden – erheblich beeinträchtigt ist. Ich bitte daher darum, die dargestellten Aspekte im weiteren Planungs- und Abwägungsprozess angemessen zu berücksichtigen.	
1059966 Eingegangen am 07.07.2026	guten tag, ich mag den kultstatus von haus scheppen auch. wenn leute nicht wissen wo ich wohne (pörtingsiepen) "nähe haus scheppe" kommt ein....ah das kenn ich. als anwohner habe ich aber darüber hinaus auch noch andere dinge die ich mag: rücksichtnahme allg., gerade auch im strassenverkehr. klar, es gibt solche und solche mitmenschen. leider sammeln sich auf den zufahrten zum haus scheppen viele "sonne" verkehrsteilnehmer. es gäbe möglichkeiten etwas auf schlechtes verhalten, eindeutig verkehrsvergehen, einzuwirken. montagmorgen um 7h bei regen ist eine uneffiziente massnahme. ggf tempodämpfer? oder zu anfang und bis haus scheppen stationäre blitzer einzurichten. die strasse über den reiterhof ist für 2 räder mit motor gespeert. versteh ich..pferde sind schnell gestresst. wir menschen aber auch.... ich hoffe auf massnahmen die auch die natur um uns herum schützt.	

1059972 Eingegangen am 07.05.2026	Der anhaltende Motorradlärm stellt für viele Anwohner und Ruhesuchende in diesem Bereich eine erhebliche Belastung dar. Dauerhafter Verkehrslärm kann nachweislich gesundheitliche Folgen wie Stress, Schlafstörungen, Konzentrationsprobleme sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursachen. Besonders hochdrehende und überlaute Motorräder beeinträchtigen die Lebensqualität massiv. Umso unverständlicher ist es, dass die Stadt trotz der bekannten Problematik bislang keine wirksamen Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergreift. Der betroffene Bereich wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung eindeutig gemeldet und in den Übersichten deutlich hervorgehoben. Die Belastung ist der Verwaltung somit bekannt und dokumentiert. Dennoch bleiben konkrete Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, verstärkte Kontrollen, Durchfahrtsbeschränkungen oder lärm mindernde Verkehrsregelungen bislang aus. Für die betroffenen Anwohner entsteht dadurch der Eindruck, dass die gesundheitlichen Belastungen wissentlich in Kauf genommen werden. Die Stadt sollte ihrer Verantwortung zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger nachkommen und endlich wirksame Schritte zur Reduzierung des Motorradlärms einleiten.	
1059974 Eingegangen am 07.05.2026	Die Stadt darf auch von dem üblichen Berechnungsmodell hinsichtlich Lärm abweichen und sollte dies auch für den Bereich Fischlaken, Zufahrt Haus Scheppen tun, den alles andere ist fernab von der Realität! Dazu gibt es gerichtliche Entscheidungen und rechtliche Einschätzungen, die darauf hindeuten, dass bei extremem Motorradlärm von den üblichen Berechnungsmodellen (wie der RLS-90/RLS-19) abgewichen werden kann. Es muss was passieren!	
1059985 Eingegangen am 07.05.2026	Es ist einfach unglaublich das im Hespertal und Umgebung nichts gegen den Motorradlärm unternommen wird. Trotz klarer Meldungen und Beschwerden. Laut Aussage der Stadt das sie sich der Belastung bewusst sind, macht es noch viel schlimmer. Vielleicht sollte die "GRÜNE Hauptstadt" sich mal mit Sigmaringen in Verbindung setzen, da das Verwaltungsgericht dort eine ganz klare Aussage trifft!	

	"Das Verwaltungsgericht Sigmaringen hat in einem Beschluss von 2025 die Maßnahmen zum Schutz vor Motorradlärm bestätigt und betont, dass der Lärmschutz der Anwohner schwerer wiegt als die „freie Fahrt“." Das ganze wird auch in anderen Städten und Kommunen umgesetzt, warum nicht in essen, zum Schutze der eigenen Bürger/Anwohner!?	
1059990 Eingegangen am 08.05.2026	Besonders durch Lärmbelastung hervorzuheben ist die Straße Pörtingsiepen. Das Aufdrehen von Motorrädern, die Menge der Motorräder und die überhöhte Geschwindigkeit die zum Haus Scheppen fahren, erzeugen ungeheuren Lärm. Eine Einbahnstraßenregelung würde das Problem verringern.	
1059991 Eingegangen am 08.05.2026	Dramatische Lärmbelastung für Mensch und Tier findet im Landschaftschutz- und Naherholungsgebiet in der Straße Pörtingsiepen statt. Man könnte aus der Straße eine "Spielstraße" machen und somit die Lärmbelastung reduzieren.	
1059992 Eingegangen am 08.05.2026	Durch Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20 km/h könnte die Lärmbelastung in der Straße Pörtingsiepen verringert werden.	
1059993 Eingegangen am 08.05.2026	Ich schlage für Pörtingsiepen eine Streckenradarmessung vor.	
1059999 Eingegangen am 08.05.2026	Die Situation ist der Stadt bekannt. Der betroffene Bereich wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausdrücklich erfasst und in den entsprechenden Übersichten deutlich als belasteter Bereich dargestellt. Trotz dieser klaren Erkenntnisse wurden bislang keine ausreichenden Maßnahmen umgesetzt, um die Anwohner wirksam zu entlasten. Aus Sicht der Betroffenen entsteht daher der Eindruck, dass die bestehende Lärmbelastung und die damit verbundenen gesundheitlichen Auswirkungen bewusst	

	hingenommen werden. Erwartet werden endlich konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung, beispielsweise weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen, weitere geeignete Verkehrsmaßnahmen zum Schutz der Anwohner, Spielstraße, effektive Bremsrampen die nicht umfahren werden können, Streckenradar und so weiter sind nur einige Beispiele!	
1060007 Eingegangen am 08.05.2026	Dies ist einfach nicht nachvollziehbar. Es sticht ein Bereich, Haus Scheppen ganz klar heraus, egal ob Anwohner oder Besuchender fühlen sich die Leute dort, in einem von der Stadt ausgewiesenen ruhigen Gebiet und Erholungsgebiet durch Lärm belästigt, grade im Frühjahr, Sommer, Herbst, wom an dort Ruhe finden möchte, wird man zugehärtet. Die Stadt hat hier eine Verpflichtung und muss aktiv werden, damit dieser ausgewiesene Ort auch dem gerecht wird, wie er durch sie selbst benannt worden ist! Mittlerweile ist dies nicht nur in ganz Deutschland ein Thema, auch in den Nachbarländern, Abweichung von Richtlinien (Lärmschutz-RL-StV), Experten und erste Verwaltungsmeinungen deuten darauf hin, dass bei Motorradlärm von der strikten Anwendung der Lärmschutz-Richtlinien (Lärmschutz-RL-StV) abgesehen werden kann, um der konkreten Einzelfallbelastung gerecht zu werden. Dieser Lärmaktionsplan ist hinsichtlich dem Bereich um Haus Scheppen nicht akzeptabel und muss überarbeitet werden!	
1060022 Eingegangen am 08.05.2026	Durchfahrt für Motorräder in der Straße Pörtingsiepen verbieten.	
1060023 Eingegangen am 08.05.2026	Polizeikontrollen im Pörtingsiepen!!	
1060043	Eine Befragung zu starten und seit Jahren die größten Verursacher für Lärm in der Stadt gewähren lassen. Motorräder, kaputte Straßen, eine Infrastruktur die vor siebenzig Jahren geplant worden ist. Was soll das? Schauen sie einmal in ruhige andere	

Eingegangen am 10.05.2026	Städte, gerne auch andere Länder. Barcelona, verkehrs beruhigt... Kommen sie, einfach mal googlen.	
1060268 Eingegangen am 18.05.2026	Wie kann es sein, das ein bekannter mOtorrad Hot Spot nicht in den Fokus einer Lärmkartierung gelegt wird, trotz sehr vieler Nennungen? Bitte Erklärung. Das ist so nicht akzeptabel. Die Belastung durch Motorradlärm ist enorm und wird überall thematisiert. Warum macht dies die Stadt Essen nicht um Ihre Bürger zu schützen!? Der Lärmaktionsplan ist so nicht akzeptabel!	
1060275 Eingegangen am 19.05.2026	Aufgrund des Lärms die Straße Pörtingsiepen für Motorradfahrer*innen sperren.	
1060277 Eingegangen am 19.05.2026	Einbahnstraße aus Pörtingsiepen machen.	
1060278 Eingegangen am 19.05.2026	Nur E-Motorräder in Pörtingsiepen zulassen.	
1060294 Eingegangen am 19.05.2026	Wieso ist nichts für den Fischlaken vorgesehen!? Übermäßig viele Meldungen durch Lärmbelästigung und es ist auch keine Geheimnis das dies durch Motorräder verursacht wird. Stellungnahme bitte!!! Da Motorradlärm oft nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt ist, sondern als geballter Saison- und Wochenendlärm mit extremen Lärmspitzen auftritt, gelten hier besondere Maßstäbe. Hier besteht enormer Handlungsbedarf!	
1060297	Wie äußert sich die Stadt Essen zum nicht tätig werden gegen den bekannten Motorradlärm im Pörtingsiepen?	

Eingegangen am 19.05.2026	Die Berchnungsgrundlage kann es ja nicht sein, da es hier richtungsweisende gerichtliche Entscheidungen gibt, die bestätigen, dass Behörden von der üblichen Berechnungsgrundlage abweichen können und müssen. Dies wird überall anders thematisiert und angegangen warum nicht in Essen? Vor alle m das man hier auch noch von einem Landschaftsschutzgebiet und Erholungsgebiet spricht oder erholen sich die Entscheider etwa bei Motorradlärm? Die Anwohner zumindest nicht, hir würde man gerne den Garten und seine Freizeit genießen und sich ausruhen vom Alltag! Es muss gehandelt werden und zwar im Sinne der Anwohner die auch die Bürger der Stadt Essen sind. Ach ja und eine GRÜNE Hauptstadt sit man ja auch noch, alles sehr widersprüchlich.	
1060406 Eingegangen am 21.05.2026	Es bleibt nach wie vor unvertständlich, wie die Stadt Essen die Augen in Bezug auf Haus Schepopen und ie Belastung der Anwohner und Ruhesuchenden verschließt. Was ist der Grund dafür? Andere Städte und Bundesländer legen Wert darauf ihre Anwohner und die Natur/Faune und ruhige Gebiete vor Motorradlärm zu schützen und gehen dementsprechend härter und wirksam vor, dazu gibt es genügend Beispiele.	
1060419 Eingegangen am 22.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, was ist mit dem Bereich Hespertal, Fischlaken, Haus Scheppen!? Übersehen oder wird es ignoriert!? Noch klarer kann ein Bereich jan icht markiert werden um auf ein, in deisem Falle, Lärmproblem hinzuweisen! Was für Maßnahmen sind dort geplant?	
1060434 Eingegangen am 22.05.2026	In der Straße Pörtingsiepen sind dringend Polizeikontrollen erforderlich.	
1060457 Eingegangen am 24.05.2026	Enormer Lärmpegel im Landschaftsschutz- und Naherholungsgebiet durch Motorräder in der Straße Pörtingsiepen. Daher für Motorräder Durchfahrt sperren oder Zone 20 oder Spielstraße einrichten.	

1060458 Eingegangen am 24.05.2026	Pörtingsiepen zur Anliegerstraße machen und den Verkehr z. B. über die Maasstraße und Margrefstraße zum Haus Scheppen leiten.	
1060494 Eingegangen am 26.05.2026	Endlich, unbedingt Maßnahmen zum Lärmschutz in der Straße Pörtingsiepen ergreifen.	
1060536 Eingegangen am 28.05.2026	Leider ist es um Haus Scheppen extrem laut. In allen Zufahrtsstraßen müssen dringend Maßnahmen ergriffen werden. Wenn das alles weiterhin nichts bringt, bleibt nur die Sperrung für Motorräder. Der Lärm macht Anwohner und Spaziergänger krank. Die bisherigen Kontrollen reichen nicht. Auf der Hammerstraße und im Hespertal sowie in Pörtingsiepen muss Tempo 30 flächendeckend her, wo noch nicht 30 gilt und das müsste streng kontrolliert werden. Zudem regelmäßige Straßeneinbauten und Huckel um das Tempo zu reduzieren. Viel mehr Kontrollen und Sonntagsfahrverbot für Motorräder wären wichtige Maßnahmen. Der Lärm übersteigt an Wochenenden alles was zumutbar ist.	
1060537 Eingegangen am 28.05.2026	Werden, Heidhausen und Fischlaken wird mehr und mehr von Motorrädern verlärm. Der Krach macht krank und ist an Wochenenden nicht auszuhalten. Es muss etwas gegen die Verlärmung durch Motorräder Richtung Haus Scheppen an Wochenenden und in der Woche abends unternommen werden. Hier sollten Zeitweise Fahrverbote eingerichtet werden. Die Bewirtung am Haus Scheppen sollte um SPÄTESTENS 20 Uhr Enden, damit es zumindest nachts ruhiger wird. Nachtfahrverbot für Motorräder sollte schon um 18 Uhr beginnen. Zudem Sonntags im Sommer Motorradfahrverbot!!!!	
1060539 Eingegangen am 28.05.2026	Der Zielverkehr Richtung Haus Scheppen muss reduziert werden. Der Motorradlärm macht krank.	

	Der Motorradverkehr dorthin nimmt immer weiter zu. Der Treff muss endlich begrenzt werden. Das Problem wird sonst immer größer. Parkplatzkapazitäten reduzieren. Ggf Gebührenpflichtig machen. Mehr Kontrollen.	
1060541 Eingegangen am 28.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich auf die zunehmende und aus meiner Sicht nicht mehr hinnehmbare Lärmbelastung im Bereich des Landschaftsschutzgebiets Hespertal und Halde Portingsiepen in Essen aufmerksam machen. Seit längerer Zeit ist insbesondere an Wochenenden, Feiertagen sowie in den Abendstunden eine deutliche Zunahme von Motorrad- und Autoverkehr festzustellen. Dabei kommt es regelmäßig zu extrem hohen Geräuschentwicklungen durch Fahrzeuge, insbesondere Motorräder, bei denen teilweise der Verdacht besteht, dass unzulässige technische Veränderungen vorgenommen wurden oder die zulässigen Geräuschgrenzwerte überschritten werden. Das betroffene Gebiet dient ausdrücklich dem Schutz von Natur, Landschaft, Tierwelt sowie der ruhigen Erholung der Bevölkerung. Die andauernde und wiederkehrende Lärmbelastung steht diesem Schutzzweck erheblich entgegen. Nach § 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist es Zweck des Gesetzes, Menschen, Tiere, Pflanzen sowie die Allgemeinheit vor schädlichen Umwelteinwirkungen – hierzu zählt ausdrücklich auch Lärm – zu schützen. Aus meiner Sicht liegt hier eine erhebliche Beeinträchtigung durch vermeidbare Verkehrslärmeinwirkungen vor. Darüber hinaus widerspricht die Situation dem Schutzgedanken eines Landschaftsschutzgebiets nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie den entsprechenden landschaftsrechtlichen Regelungen des Landes Nordrhein-Westfalen. Gerade in Schutzgebieten sollten Ruhe, Erholung und der Schutz empfindlicher Tier- und Pflanzenarten Vorrang genießen. Dauerhafter hochfrequenter Verkehrslärm kann das Verhalten von Wildtieren erheblich beeinträchtigen und den ökologischen Wert des Gebiets mindern. Besonders problematisch erscheint zudem, dass einzelne Verkehrsteilnehmer offensichtlich gezielt mit stark beschleunigter Fahrweise und überhöhter Lautstärke durch das Gebiet fahren. Dies führt nicht nur zu einer	

	erheblichen Belastung für Anwohner und Besucher, sondern beeinträchtigt auch nachhaltig die Schutzfunktion des Landschaftsraums. Ich bitte daher eindringlich um: verstärkte Verkehrs- und Lärmkontrollen, mobile Schallpegelmessungen, technische Kontrollen auffällig lauter Fahrzeuge, Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder zeitweise Durchfahrtsbeschränkungen für Motorräder), sowie eine naturschutzfachliche Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgebiet. Aus meiner Sicht besteht hier dringender Handlungsbedarf, um den gesetzlichen Schutzauftrag für Mensch, Natur und Landschaft wirksam umzusetzen. Ich bitte um Prüfung des Sachverhalts sowie um Mitteilung, welche Maßnahmen seitens der zuständigen Behörden vorgesehen sind.	
1060542 Eingegangen am 28.05.2026	Die in der Karte angezeigten Werte für den Bereich Hammer Str., Pörtingsiepen und Hespertal sind vollkommen unrealistisch. In diesem Bereich sind viele Motorräder unterwegs, welche sehr unregelmäßig fahren, häufig überholen und hierbei stark beschleunigen. Manchmal auch nur zum Spaß. Zudem ist die Lautstärke vieler Motorräder so hoch, dass hier offensichtlich Anpassungen vorgenommen wurden, um einen "besseren" und deutlich lauterem Sound zu erreichen. Zudem werden die Geschwindigkeitsbegrenzungen von vielen Motorrädern nicht eingehalten. Bei Kontrollen warnen sich die Motorradfahrer gegenseitig, so dass nur lokal und sehr kurzzeitig Verbesserungen eintreten. Wenn Sie mit Anwohnern reden oder Messungen vornehmen würden, sollten Sie feststellen, dass im Bereich Hammer Str. (zum Schwarzen bis Flüchtlingsheim), Hespertalstr. (Kreuzung Hammer Str. bis Bereich Velbert), Pörtingsiepen (Kreuzung Hammer Str. bis Haus Scheppen) über längere Zeiten (v. a. am Wochenende, aber auch während	

	der Woche) sehr hohe Lautstärken über längere Zeiträume erreicht werden. Die Durchfahrtsverbote (ab 22 Uhr) werden weitestgehend ignoriert. Vor diesem Hintergrund die Straße Pörtingsiepen als ruhigen Bereich auszuweisen, hat mit der Realität nicht zu tun. Fragen Sie mal die Anwohner, Fahrradfahrer oder Spaziergänger.	
1060550 Eingegangen am 28.05.2026	Für Anwohner Rund um Haus Scheppen gibt es nicht genug Ruhephasen. Das Nachtfahrverbot für Motorräder müsste ausgeweitet und kontrolliert werden. Zudem muss es Sonntage ohne Motorradlärm geben!!!	
1060551 Eingegangen am 28.05.2026	Auf einer Runde mit dem Fahrrad oder zu Fuß um den See ist es am Haus Scheppen vorbei mit der Ruhe. Hier wird Umweltschutz und Naturschutz mit den Füßen getreten. Motorräder sollten nicht direkt bis an den See gelassen werden. Das hat nichts mit Lärmschutz zu tun. Erholungssuchende werden nicht ausreichend geschützt. Für Mensch und Tier ist das nicht weiter zumutbar. Der Motorradtreff sollte woanders hin verlegt werden. Dieser Lärm an Wochenenden muss doch über allen Grenzen liegen, die erlaubt sind. Wie kann so etwas im Jahr 2026 noch geduldet werden?	
1060577 Eingegangen am 29.05.2026	Bei trockenem Wetter unbedingt Polizeikontrollen in der Straße Pörtingsiepen.	
1060578 Eingegangen am 29.05.2026	Das Hespertal sollte dringend in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Hier ist es viel zu laut durch den Motorradverkehr. Die Natur wird total verlärm. Die bisherigen Kontrollen reichen nicht aus um das Problem in den Griff zu bekommen. Es müssen Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Hespertal ergriffen werden. Weitere Geschwindigkeitsreduzierung und mehr Kontrollen. Zudem Teilweise Motorradfahrverbote am Abend ab 20 Uhr auf der Hammerstraße und im Hespertal. Abends und an Sonn- und Feiertage eine echte Zumutung für alle anderen!	

	So ein Moppet-Treff wie Haus Scheppen passt leider so gar nicht in die heutige Zeit und sollte nur zu bestimmten Anlässen in der heutigen Form geduldet werden. (Z.b. an 4 ausgewählten Tagen im Jahr.) Ansonsten Zufahrt für Motorräder bis zum See verbieten. Dann kehrt auch in der Umgebung etwas mehr Ruhe ein!	
1060616 Eingegangen am 30.05.2026	Leider befasst sich der Entwurf des Lärmaktionsplan bislang gar nicht mit dem zunehmenden Motorradlärm im Essener Süden. Dies sollte dringend geändert werden. Gegen den zunehmenden Lärm durch Motorradverkehr Richtung Treff am Baldeneysee sollte dringend etwas unternommen werden. Der Treff und der Verkehr dahin wird Jahr für Jahr größer. Das passt nicht zu den räumlichen Rahmenbedingungen. Auch der Ortskern von Werden wird dadurch immer mehr mit Lärm belastet. Es sollte nur bestimmte Tage geben, an denen die Zufahrt zum See für Motorradfahrer geöffnet wird. Am besten ganz verlegen oder besser für Motorräder schließen den Treff.	
1060581 Eingegangen am 29.05.2026	Um die vorgegebenen Lärmrichtwerte zu erreichen, ist die Stadt Essen verpflichtet in Pörtingsiepen im Naherholungsgebiet tätig zu werden und Maßnahmen zu ergreifen um den Lärm zu verhindern.	

Fluglärm

Flughafen Essen-Mülheim

1060028 Eingegangen am 09.05.2026	Der unerträgliche private Flugverkehr. Besonders am Wochenende. Der Himmel im Essener Süden ist von brummen und knattern übersät. Polizei, Ordnungsamt, Flugplatz Mitarbeiter, niemand weiß, wer zuständig ist. Ist das fliegen über essen rechts freier Raum?	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Eingabe wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.
1060030 Eingegangen am 09.05.2026	Warum veröffentlicht der Flugplatz Essen Mülheim keine aktuellen Lärmdaten? Sie sind vom Gesetz her dazu verpflichtet.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die aktuelle Lärmkartierung ist in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Essen einzusehen.
1060029 Eingegangen am 09.05.2026	Zack, wieder brummen eines privaten Piloten über Essen Heisingnen. Er dreht seinen runden, sieht den uralten Motor lautstark hoch. Die Politik in Essen findet irgendwie geil, wenn laute Fahrzeuge über die Rü donnern. In der Luft gibt es dagegen kein Kontrollorgan. Da ist mich mehr erlaubt.	
1060041 Eingegangen am 10.05.2026	Wofür hat Essen einen Flughafen? Es nervt in Wohngebieten. Warum sind Menschen ohne laute knatternde Motoren für die CDU weniger wert?	
1060032 Eingegangen am 10.05.2026	Warum fliegen privat Personen, Steuer subventioniert sonntags morgens mit aufgedrehtem Motor über Wohngebiete? Es bedarf klare Verbote für private Hobbyfliegerei.	
1060039	Für 200 bis 300 hobby Piloten wird ein ganzer Flugplatz finanziert. Für tausende Radler gibt es keine sicheren Radwege, für zehntausende Menschen zu Fuß immer	

Eingegangen am 10.05.2026	weniger Gehwege (sind nun Parkplätze). Und alle Straßen in Essen zerfallen. Wie passt das zusammen?	
1059369 Eingegangen am 04.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in essen heisingen "Naherholungsgebiet" mit Wald und See. Eigentlich toll, wäre da nicht der Flughafen essen-mülheim sowie das motorradtreff. Ich fordere weniger Individualverkehr für "spaßfliegerrei" auf Steuerkosten, lärmgrenzen für Motorradfahrer und mehr überwachung dessen. Ein Naherholungsgebiet sollte Erholung für alle bieten und nicht mit lärm "verunreinigt" werden. Außerdem sollte in innenstädten ein Tempo 30 geprüft werden. Auch dies kann lärm mindern. Die vielen schlagleucher in essen tragen außerdem zu mehr Lärm bei. Auch könnte lärm reduziert werden durch eine Verpflichtung von e-motoren für Garten und Landschaftsbauer. Läubbläser, rasenmäher und co müssen heute zutage wirklich nicht mehr mit herkömmlichen Motor laufen. Ich freue mich über die Initiative und bin gespannt auf Ergebnisse.	
Flughafen Düsseldorf		
1060252 Eingegangen am 18.05.2026	Sehr geehrte Damen und Herren, als betroffener Bürger der Stadt Essen mit Wohnort in Fischlaken möchte ich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung ausdrücklich auf die zunehmende Belastung durch Fluglärm aufmerksam machen und eine stärkere Berücksichtigung dieses Themas in der weiteren Planung einfordern. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt das Ziel, gesundheitsschädliche oder belästigende Geräusche systematisch zu erfassen, die Bevölkerung zu informieren sowie wirksame Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln. Flugverkehr ist dabei ausdrücklich als relevante Lärmquelle benannt. In Fischlaken ist Fluglärm durch An- und Abflugrouten des Flughafens Düsseldorf sowie durch zunehmenden Luftverkehr im Ruhrgebiet – für viele Bürgerinnen und Bürger deutlich wahrnehmbar. Besonders in den Abend- und Nachtstunden und zu	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Eingabe wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.

Stoßzeiten beeinträchtigt der Fluglärm die Wohn- und Lebensqualität erheblich. Wiederkehrende Überflüge führen zu Schlafstörungen, Stressbelastungen und einer dauerhaften Einschränkung der Erholungsfunktion von Wohngebieten und Grünflächen.

Aus meiner Sicht wird Fluglärm in der bisherigen Lärmaktionsplanung nicht ausreichend berücksichtigt. Während Straßenverkehrslärm häufig im Mittelpunkt steht, fehlt es bei der Belastung durch Luftverkehr an konkreten Schutzmaßnahmen und klaren politischen Forderungen gegenüber den zuständigen Luftfahrtbehörden.

Dabei hat die Intensität des Fluglärms zugenommen (sog. "Heuler"), was ausreichend bekannt ist. Wenn in öffentlichen Stellungnahmen des Flughafens Düsseldorf suggeriert wird, die Flugzeuge würden immer leiser, und quasi im Anflug auf den Flughafen nur noch mit vermindertem Schub dem Flughafen entgegenschweben, ist das nicht richtig. Das könnte durch konstante Messungen belegt werden.

Auch werden insbesondere zu Stoßzeiten und in den Abendstunden die Anflüge immer tiefer.

Das Nachtflugverbot steht nur auf dem Papier und Verspätungsgebühren sind von den Fluggesellschaften eingepreist.

Ich fordere daher insbesondere:

1. **Eine umfassendere Erfassung und transparente Darstellung der tatsächlichen Fluglärmbelastung**
Die vorhandenen Lärmkarten sollten regelmäßig aktualisiert und verständlich veröffentlicht werden. Dabei sollten auch subjektive Belastungen der Bevölkerung stärker berücksichtigt werden.
2. **Konsequenter Schutz der Nachtstunden**
Nachtflüge müssen auf das unvermeidbare Minimum reduziert werden. Der Schutz der Nachtruhe ist ein elementarer Bestandteil des Gesundheitsschutzes.
3. **Aktive Einflussnahme der Stadt Essen auf Flugrouten und Flughafenbauplanungen**
Die Stadt sollte sich gegenüber Land, Bund und Flughafenbetreibern deutlich für eine Reduzierung der Fluglärmbelastung einsetzen. Durch variable Anflugrouten kann die Belastung in einem erträglichen Maß verteilt werden. Aktuell wird die Belastung gebündelt von ca. 23.000 Einwohnern (in Fischlaken

	und Kettwig) getragen. Wie beim Flughafen Zürich müßte die Lärmbelastung durch veränderte Anflugwinkel verringert werden. Die Nutzung von Flugzeugen mit veralteter Antriebstechnik sowie Verstöße gegen Nachtflugverbote müssen spürbar sanktioniert werden bis hin zu Start- und Landeverboten (gleiches gilt auch im Straßenverkehr bei wiederholten Vertöben). 4. Schutz ruhiger Gebiete und Naherholungsräume Die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie verfolgt ausdrücklich auch das Ziel, ruhige Gebiete vor zusätzlicher Verlärmung zu schützen. Dies muss auch in Essen stärker berücksichtigt werden. 5. Mehr Bürgerbeteiligung und Transparenz Die Öffentlichkeit sollte frühzeitig und nachvollziehbar in alle relevanten Entscheidungen eingebunden werden. Die Beteiligung darf nicht nur formalen Charakter haben. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen belegen inzwischen die gesundheitlichen Folgen dauerhafter Lärmbelastung. Lärm ist nicht lediglich ein Komfortproblem, sondern ein ernstzunehmender Umwelt- und Gesundheitsfaktor. Eine moderne Stadtentwicklung muss deshalb den Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem Fluglärm deutlich stärker priorisieren. Ich bitte darum, die Belange der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ernsthaft in die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung einzubeziehen und konkrete Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms zu entwickeln.	
Industrie- und Gewerbelärm		
1060560 Eingegangen am 29.05.2026	Seit Ende Dezember hört man in der gesamten Nachbarschaft in Essen Bredeney ein tiefes Brummen. Inzwischen (Stand Mai 2026) sind Vibrationen dazu gekommen. Risse innen und außen im Putz. Durchschlafen ist nicht mehr möglich. Der Bereich bezieht sich auf Graf-Spee-Str./Am Wiesental/Wiedefeldstr. Bis hoch zur Frankenstr. Es handelt sich um Körperschall. Die Ursache ist noch unklar. In Frage kämen u.a. Geothermie- Anlagen/Wärmepumpen die nicht sachgerecht installiert wurden oder einen Defekt haben (nicht entkoppelt oder Lagerschaden.) Der Körperschall bzw. der tief-	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Es handelt sich hierbei nicht um Lärm im Sinne der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie.

	frequente Schall ist grauenhafte. Gesundes abschalten im eigenen Zuhause bzw. erholsamer Schlaf seit sechs Monaten nicht mehr möglich. Gott sei Dank oder leider wird es nicht von jeder Person gleichermaßen gehört bzw. gefühlt. Bitte helfen Sie!	
Eingegangen am 31.05.2026	Sehr geehrte Frau XXXXXXXXXXXXXXXX, sehr geehrte Frau XXXXXX, in der Zeit vom 01.05. bis einschließlich 31.05. soll es möglich sein sich als Bürger in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Den heutigen Sonntag habe ich dazu genutzt um eine Stellungnahme zu formulieren. Leider musste ich feststellen, dass die Abgabe einer Online-Stellungnahme technisch nicht mehr möglich ist. Leider wurde die Beteiligungsmöglichkeit vor Fristablauf eingestellt. So ist auf der entsprechenden Internetseite bereits jetzt vermerkt, dass die Beteiligung kürzlich beendet sei (s. Anhang). Eine konkrete Uhrzeit, bis wann am 31.05.2026 eine Stellungnahme eingegangen sein muss, habe ich im Vorfeld leider nicht finden können. Die einzige Möglichkeit im Rahmen der Frist dennoch eine Stellungnahme abzugeben besteht m. E. darin Ihnen eine E-Mail zu senden. Meine Stellungnahme bitte ich anonymisiert zu veröffentlichen. Ihnen als Umweltamt stehe ich natürlich gerne direkt als Ansprechpartner zur Verfügung. Betrifft: Lärm von Industrieanlagen; hier Gerresheimer Essen GmbH Zunächst möchte ich mich bedanken, dass die Stadt eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit ermöglicht. Anders als Lärm resultierend aus Straßenverkehr, Schienenverkehr oder Flugverkehr emittiert die Gerresheimer Essen GmbH durchgängig Lärm. Die Glashütte verfügt über starke und laute Abluftanlagen (Ventilatoren), die die warme Luft ruhrseitig ausblasen. Dies hat zur Folge, dass sich der Lärm über das Wasser der Ruhr verstärkt und die Anwohnerinnen und Anwohner in Überruhr-Hinsel beeinträchtigt. So überschreitet die Gerresheimer Essen regelhaft die für die Nacht zugelassene Lärmschwelle für reine	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Die Beschwerde wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.

Wohngebiete - welche in Überruhr-Hinsel auf dieser Seite der Ruhr unstrittig vorliegen - von 35 dbA erheblich.

Um den durch eine private Industrieanlage entstandenen und grenzwertüberschreitenden Lärm zu minimieren, wäre es wünschenswert, wenn hier entsprechende Lärmschutzmaßnahmen ergriffen würden. Ruhrseitig besteht keinerlei Lärmschutz, welche die Anwohnerinnen und Anwohner in Überruhr-Hinsel, das Landschaftsschutzgebiet sowie den Ludwig-Kessing-Park vom Lärm entlasten würde. So wären ruhigere Abluftanlagen mit Hilfe von Schalldämpfern oder ein Austausch durch moderne Ventilatoren genauso denkbar wie Schallschutzhauben oder schallgedämmte Ausblasbauwerke wodurch der Lärm reduziert wird.

Die Gerresheimer Essen GmbH ist Teil der Gerresheimer AG. Die Gerresheimer AG hat im Geschäftsjahr 2024 einen Gewinn von 112,3 Mio. Euro erwirtschaftet. Ein marginaler Teil davon sollte in den Lärmschutz in Essen investiert werden; ggf. in Zusammenarbeit mit der Stadt Essen, damit der gesetzlich vorgeschriebene nächtliche Grenzwert von 35 dbA in einem reinen Wohngebiet eingehalten wird. Ebenso sollte nicht nur die Lautstärke in dbA berücksichtigt werden, sondern auch die Frequenz (tiefe Frequenz), die bei der Beurteilung des Lärms eine wichtige Rolle spielt.

Eine Reduzierung des Lärms würde zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner, der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Aufsichtsbehörde sowie der Landschaftsschutzgebiete und Parkanlagen führen. Auch die Gerresheimer Essen würde von einem ruhigen sowie störungs- und berichtsfreien Arbeitsablauf profitieren.

Ich bitte daher um kurze Bestätigung per E-Mail, dass meine Stellungnahme noch fristgerecht eingegangen ist und berücksichtigt wird.

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen beiden, Frau XXXXXXXXXXXXXXXX und Frau XXXXXX, gerne zur Verfügung.

Sonstiger Lärm		
1059143 Eingegangen am 01.05.2026	Der Bolzplatz in der Cranachstr ist zu laut. Vor allem Sonntag und Feiertag. Er ist rund um die Uhr geöffnet. Es scheppert unendlich.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1060042 Eingegangen am 10.05.2026	Es bringt nichts, ständig nach den Lärmverursachern zu fragen, und dann nichts zu unternehmen. Essen wird seit Jahren immer lauter. Lärm ist einer der häufigsten Gründe für Krankheiten. Lärm macht krank. Wissen wir alles. Doch die Stadt essen plant lieber mehr Auto, mehr Motorrad, mehr Hobby Piloten in Wohngebieten, Naherholungsgebieten und Naturschutzgebieten. Macht Essen endlich zu eigene modernen Stadt mit Lebensqualität.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1060040 Eingegangen am 10.05.2026	Keine Steuergelder mehr für Laute und menschenverachtende Politik.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1060216 Eingegangen am 15.05.2026	- Die A52 zwischen Rüttenscheid und Kettwig nicht weiter ausbauen. - Grünflächen nicht zubebauen mit Luxuswohnungen und dadurch Autoverkehr nicht erhöhen. - Laubgebläse in Essen komplett verbieten.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans.
1060346 Eingegangen am 20.05.2026	Laubbläser, Rasenmäher, Gartengeräte die Benzin betrieben sind. Warum müssen wir um Jahr 2026 darüber reden, dass sowas in Wohngebieten, frühmorgens, in der Mittagszeit, eigentlich ein Unding ist. In den Niederlande wird sowas elektrisch gemacht und ist nahezu geräuschlos. In Deutschland bist du halt erst wer, wenn du einen lauten Motor anmachst.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Es handelt sich hierbei nicht um Lärm im Sinne der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie.

1060327 Eingegangen am 20.05.2026	Wie wäre es, wenn die Stadt Essen ihre unerträglich lauten Laubbläserleute wieder mit Besen ausstatten würde? Gerade (20. Mai, Regenwetter) mussten wir 1/2 Stunde Höllenlärm ertragen, weil Stäubchen von einer auf die andere Straßenseite geblasen wurden. Nicht zu fassen. Diese Dinger (dann leise und elektrisch) haben überhaupt nur eine Nutzungsberechtigung zeitlich eng begrenzt im Herbst bei hohem Laubaufkommen der Straßenbäume.	Zur Kenntnis genommen, aus der Eingabe ergeben sich keine Änderungen des Lärmaktionsplans. Es handelt sich hierbei nicht um Lärm im Sinne der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie.
---	--	--

