



**Ruhrfestspielstadt
RECKLINGHAUSEN**

Lärmaktionsplan Runde 3

Stadt Recklinghausen

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Stand 11.05.2021

Lärmaktionsplan der 2. Stufe
erarbeitet durch
afi
Arno Flörke
Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik
Kolpingstr. 6
45721 Haltern am See

Fortschreibung Lärmaktionsplan
Runde 3
durch
Stadt Recklinghausen
Fachbereich 61
Westring 51
45659 Recklinghausen

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS		Seite
1	Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	3
1.1	Hauptverkehrsstraßen	3
1.2	Haupteisenbahntrasse	4
1.3	Flughafen	4
1.4	Gewerbe- und Industriegebiete	4
1.5	Zuständige Behörde	4
1.6	Ort der Veröffentlichung	4
1.7	Rechtlicher Hintergrund	4
1.8	Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG	4
2	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	5
2.1	Hauptverkehrsstraßen	5
2.2	Haupteisenbahntrasse	9
2.3	Flughafen	9
2.4	Gewerbe- und Industriegebiete	9
3	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftigen Situationen	9
4	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	12
4.1	Maßnahmen	12
4.1.1	Bereits umgesetzte Maßnahmen bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen	12
4.1.2	Weitere Maßnahmen	13
4.1.3	Wirkung der Maßnahmen	13
4.2	Langfristig umsetzbare Maßnahmen	14
4.3	Weitere Strategien zur Lärminderung	14
5	Finanzielle Informationen	15
6	Überprüfung der Maßnahmen	15

Kartenverzeichnis:

- Karte 1: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärminde_x LDEN (24 Stunden)
(Lärmkartierung Runde 3)
- Karte 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärminde_x LNIGHT (22-6 Uhr)
(Lärmkartierung Runde 3)
- Karte 3: Lärmschwerpunkte (*Lärmaktionsplanung Runde 3*)

1 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Recklinghausen ist wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt des gleichnamigen Kreises und liegt am nördlichen Rand des Ruhrgebietes und südlich zum Münsterland. Im Norden ist die Stadt durch Grün- und Waldflächen mit den Nachbarstädten verbunden und im Süden verläuft die Emscher zur Nachbargemeinde. Recklinghausen ist als Mittelzentrum definiert. Die nächsten Oberzentren sind Dortmund, Bochum und Essen. Durch die Nähe zum Autobahnnetz (A2 und A43) und durch die gute Anbindung an den Schienenverkehr sind diese Städte schnell zu erreichen.

Recklinghausen hat 119.941 Einwohner (Stand: Juni 2020; für die Lärmkartierung Runde 3 (2017) wurden 120.134 Einwohner zugrunde gelegt) und ist ca 67 km² groß.

Hauptlärmquellen, welche auf das Stadtgebiet einwirken, sind das Hauptverkehrsstraßennetz und die Eisenbahntrassen Münster/Wanne-Eickel im Stadtgebiet.

1.1 Hauptverkehrsstraßen

Name	Kfz/a 2012 (Stufe 2)	Kfz/a 2017 (3.Runde)
A 2	26,9 – 29,7 Mio.	27,0 – 33,5 Mio.
A 43	21,2 – 31,6 Mio.	17,4 – 31,4 Mio.
B 225 Marler-/Dorstener Str./ Westr. /Hertener Str.	4,5 - 5,9 Mio.	3,8 – 10,7 Mio.
L 511	4,4 – 6,1 Mio.	2,9 – 6,7 Mio.
L 524 Wallring / Halterner Str.	3,7 – 10,1 Mio.	3,1 – 6,5 Mio.
L 551 Zeppelinstr./ Hohenz.str. / Herner-/Boch. Str.	3,0 – 8,9 Mio.	2,8 – 4,2 Mio.
L 610 Dortmunder Str.	4,0 Mio.	3,0 – 3,8 Mio.
L 622 Akkoallee / Hertener Str.	3,0 – 6,6 Mio.	3,1 – 6,0 Mio.
L 628 Castroper Str.	5,3 – 7,9 Mio.	1,8 – 3,1 Mio
L 639 Cranger Str.	3,4 Mio.	(unter 3,0 Mio.)
L 889 Esseler Str. / Suderwichstr. /Autobahnzubr.	3,0 – 5,5 Mio.	1,1 – 5,0 Mio.
K 19 Oerweg	3,0 – 3,8 Mio.	3,4 – 3,9 Mio.
K 21 Marienstr.	3,1 – 3,5 Mio.	2,8 – 3,2 Mio.
K 22 Friedr.-Eb.-Str. (Westr. / Westf.str./Bockh.Str.)	3,6 – 5,9 Mio.	3,7 – 5,9 Mio.
K 23 Alte Grenzstr.	4,3 – 4,7 Mio.	(unter 3,0 Mio.)
K 29 Theodor-Körner-Str.	3,0 – 7,5 Mio.	2,5 – 6,6 Mio.
K 46 Westerholter Weg	3,0 – 3,4 Mio.	(unter 3,0 Mio.)
Dorstener Str.	3,0 – 3,5 Mio.	1,9 – 2,6 Mio.
August-Schmidt-Ring	4,7 Mio.	3,9 – 4,2 Mio.
Kemnastr.	3,3 Mio.	(unter 3,0 Mio.)
Mühlenstr.	5,3 – 5,5 Mio.	4,7 Mio.
Dordrechtring	8,1 – 9,0 Mio.	9,0 – 9,2 Mio.
Bruchweg / Hochstr.	3,0 – 4,2 Mio.	2,8 – 3,2 Mio.
Maybachstr.	3,0 Mio.	(unter 3,0 Mio.)
Sachsenstr.	3,2 Mio.	(unter 3,0 Mio.)
Blitzkuhlenstr.	4,6 – 6,8 Mio.	3,9 – 5,3 Mio.
Kurt-Schumacher-Allee	4,4 – 5,4 Mio.	5,4 – 5,7 Mio.

Tabelle 1-1: Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung Stufe 2 und der 3. Runde

1.2 Haupteisenbahntrasse

Die Lärmkartierung der Eisenbahntrassen und die Lärmaktionsplanung hierfür sind Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes. Sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung der 3. Runde liegen seitens des Eisenbahnbundesamtes u.a. für das Stadtgebiet Recklinghausen vor und können im Internet eingesehen werden.

1.3 Flughafen

Der in ca. 65 km Entfernung liegende Flughafen Düsseldorf mit mehr als 50000 Starts und Landungen im Jahr wirkt nicht mehr auf das Stadtgebiet der Stadt Recklinghausen ein. Deshalb werden für den Bereich des Flugverkehrs keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Mögliche Lärmimmissionen durch den Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Loemühle in Marl sind nicht Bestandteil der Lärmkartierung nach EG-RL 2002/49/EG und deshalb auch nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung der Stadt Recklinghausen. Deshalb werden für den Bereich des Flugverkehrs keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

1.4 Gewerbe- und Industriegebiete

Lärmrelevante Gewerbe- und Industrie-Anlagen unterliegen der ständigen Kontrolle durch die Bezirksregierung, sodass sie nicht als Lärmschwerpunkte identifiziert werden.

1.5 Zuständige Behörde

Stadt Recklinghausen
Fachbereich 68 Mobilität, Stadtgrün und Straßenbau
Westring 51
45659 Recklinghausen
Gemeindeschlüssel: 05562032

1.6 Ort der Veröffentlichung

Veröffentlichung im Internet:
www.recklinghausen.de

1.7 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a-f des BImSchG.

1.8 Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG

Die Auslösewerte für die Aktionsplanung wurden von der Stadt Recklinghausen gemäß Empfehlung des Landes Nordrhein-Westfalen (RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 S. 1 Pkt. 2) festgelegt auf

$L_{DEN} : \geq 70 \text{ dB(A)}$

$L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

2.1 Hauptverkehrsstraßen

Nachfolgend sind die Belastungszahlen aus der Lärmkartierung der 2. Stufe vom 27.06.2012 und der Lärmkartierung Runde 3 vom 28.11.2017 gegenübergestellt.

Intervall [dB]		Belastete Menschen nach VBEB		Belastete Menschen nach VBEB	
		2. Stufe		Runde 3	
von	bis	LDEN	LNight	LDEN	LNight
> 50	55	-	16.000	-	11.000
> 55	60	18.700	9.000	14.700	5.300
> 60	65	12.100	2.400	7.300	1.500
> 65	70	5.900	0	4.100	0
> 70	75	2.200	0	1.900	0
über 75		100	0	0	0
Summe		39.000	27.400	28.000	17.800

Tabelle 2-1: Zahl der belasteten Einwohner nach Lärmkartierung 2. Stufe und Runde 3

Intervall [dB]		Anzahl belasteter Wohnungen	Anzahl belasteter Wohnungen
		2. Stufe	Runde 3
von	bis		
> 55	65	15.400	11.000
> 65	75	4.100	3.000
über 75			0
Summe		19.500	14.000

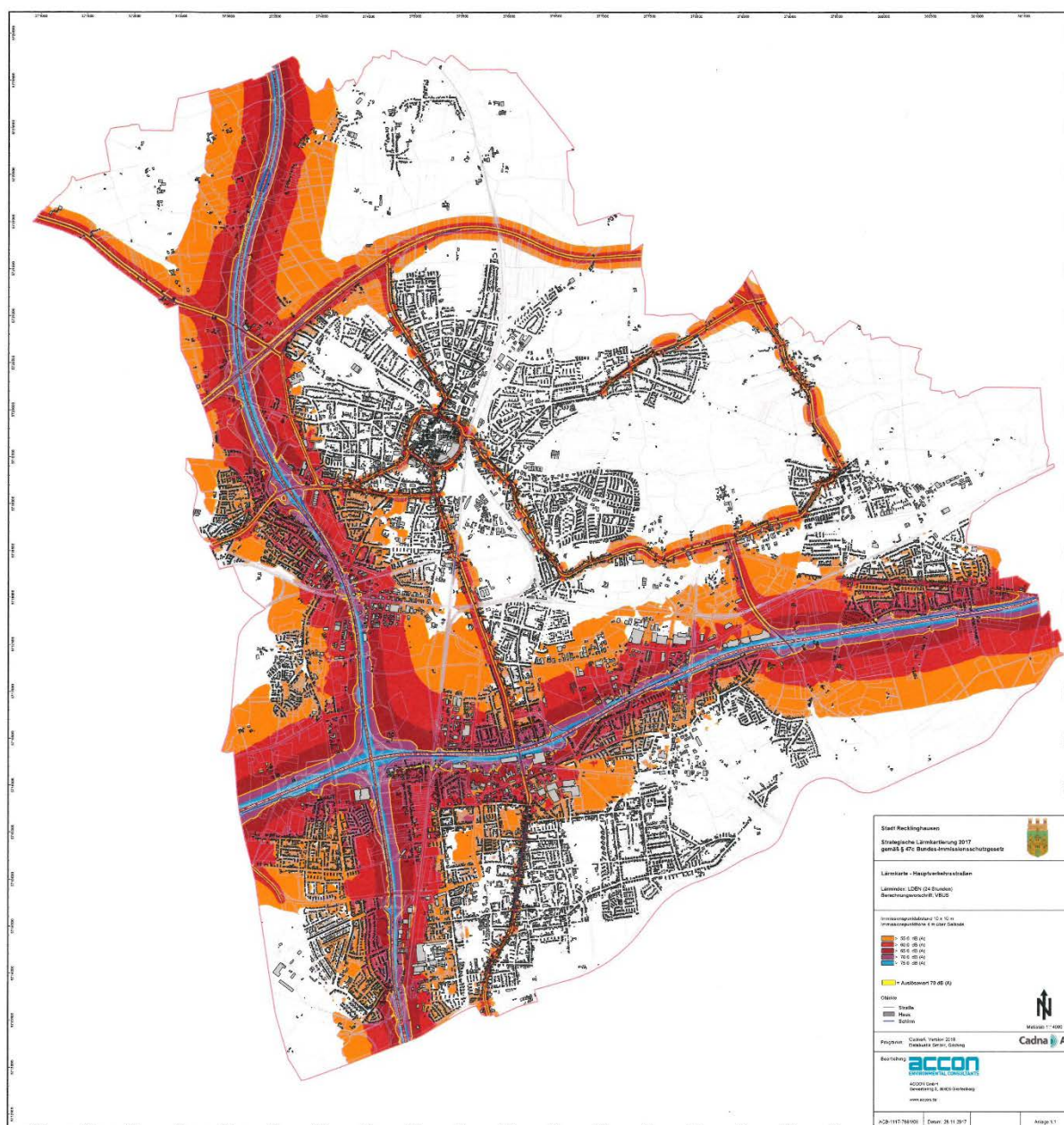
Tabelle 2-2: Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Wohnungen nach Lärmkartierung 2. Stufe und Runde 3

Intervall [dB]		Anzahl belasteter Schulen	Anzahl belasteter Krankenhäuser	Anzahl belasteter Gebäude		
				Schulen	Kindergärten	Krankenhäuser
		2. Stufe		Runde 3		
von	bis					
> 55	65	45	9	74	25	20
> 65	75	0	0	0	2	0
über 75		0	0	0	0	0
Summe		45	9	74	27	20

Tabelle 2-3: Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Gebäude nach Lärmkartierung 2. Stufe und Runde 3

Intervall [dB]		Fläche [km ²]	Fläche [km ²]
		2. Stufe	Runde 3
von	Bis		
> 55	65	23,8	20,2
> 65	75	10,5	7,7
über 75		2,3	2,0
Summe		36,6	29,9

Tabelle 2-4: Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Flächen nach Lärmkartierung 2. Stufe und Runde 3



Karte 1: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärminde x LDEN (24 Stunden)
Lärmkartierung Runde 3



Karte 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärmindeix LNIGHT (22-6 Uhr)
Lärmkartierung Runde 3

2.2 Haupteisenbahntrasse

Für die Haupteisenbahntrassen liegen die Betroffenen-Zahlen seitens des Eisenbahnbundesamtes vor. Die Lärmaktionsplanung für den Schienenverkehrslärm des Bundes liegt in der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes. Hier werden auch Aussagen zu den betroffenen Einwohnern, Wohnungen, Gebäuden und Flächen getroffen.

2.3 Flughafen

Im Stadtgebiet Recklinghausen liegt keine Betroffenheit durch den Flughafen Düsseldorf vor.

2.4 Gewerbe- und Industriegebiete

Im Stadtgebiet Recklinghausen liegt keine Betroffenheit durch Gewerbe- und Industrieanlagen vor.

3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Hinweis:

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht.

Die Lärmkartierung Runde 3 weist für das Stadtgebiet Recklinghausen

- 1.900 Menschen mit ganztägig sehr hohen Belastungen ($LDEN > 70 \text{ dB(A)}$) und
- 1.500 Menschen mit nachts sehr hohen Belastungen ($LNight > 60 \text{ dB(A)}$) und
- 4.100 Menschen mit ganztägig hohen Belastungen ($LDEN > 65 \text{ dB(A)}$) und
- 5.300 Menschen mit nachts hohen Belastungen ($LNight > 55 \text{ dB(A)}$) aus.

Im Vergleich zur Lärmkartierung der Stufe 2 aus dem Jahr 2012 mit

- 2.300 Menschen ganztägig sehr hohen Belastungen ($LDEN > 70 \text{ dB(A)}$) und
- 2.400 Menschen mit nachts sehr hohen Belastungen ($LNight > 60 \text{ dB(A)}$) sowie
- 5.900 Menschen mit ganztägig hohen Belastungen ($LDEN > 65 \text{ dB(A)}$) und
- 9.000 Menschen mit nachts hohen Belastungen ($LNight > 55 \text{ dB(A)}$)

hat sich die Zahl der Betroffenen mit sehr hohen ganztägigen Belastungen um ca. 400 Menschen und die Zahl der Betroffenen mit sehr hohen nächtlichen Belastungen um ca. 900 Menschen verringert.

Die Zahl der Betroffenen hat i.R. der Lärmkartierung der Runde 3 insbesondere in den Lärmpegelbereichen unterhalb der Auslösewerte gegenüber den Betroffenen aus der 2. Stufe abgenommen. Aber auch oberhalb der Auslösewerte ist eine Verringerung der Zahl der Betroffenen sowohl ganztägig als auch nachts zu verzeichnen. Dies ist zum einen darin begründet, dass es im Straßennetz, wenn auch geringe, Veränderungen bei den Verkehrsbelastungen einzelner Straßenabschnitte im Vergleich der Lärmkartierung Runde 3 gegenüber der Lärmkartierung der 2. Stufe gegeben. Darüber hinaus machen sich auch die Lärmsanierungsmaßnahmen an einzelnen Straßenabschnitten in Form des Austausches von vorhandenem Asphalt durch lärm mindernden Asphalt positiv auf die Zahl der Betroffenen bemerkbar.

Lärmschwerpunkte

Die Lärmschwerpunkte liegen in Straßenabschnitten, an denen die Auslösewerte des L_{DEN} von 70 dB(A) oder des L_{Night} von 60 dB(A) erreicht werden und nicht nur einzelne Gebäude oder einzelne Einwohner von diesen Werten betroffen sind. Deshalb werden folgenden Kriterien für einen Lärmschwerpunkt festgelegt:

Erreichen des Auslösewertes des L_{DEN} von 70 dB(A)

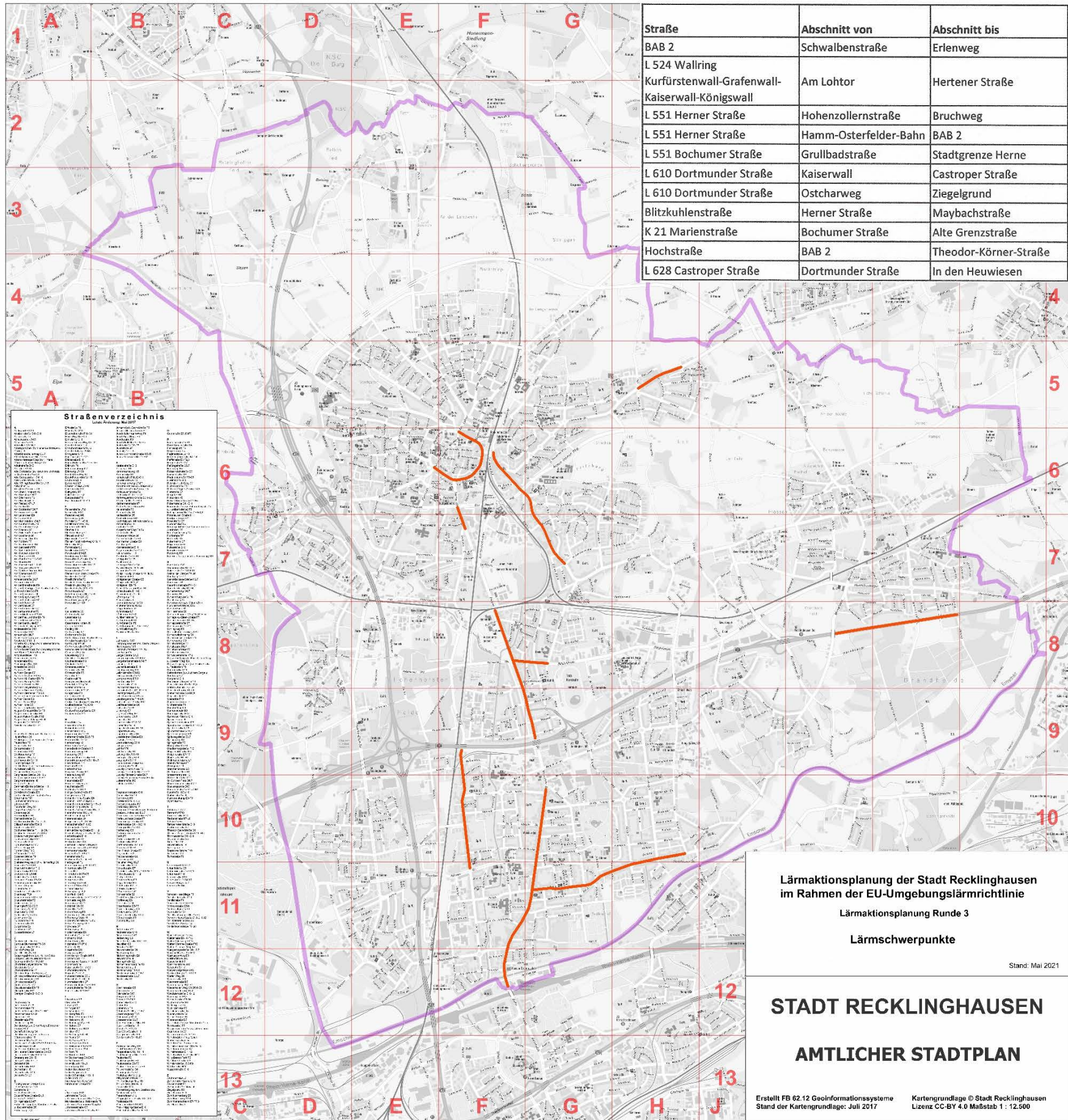
oder

Erreichen des Auslösewertes des L_{Night} von 60 dB(A)

und

mindestens 50 Betroffene Menschen an dem Straßenabschnitt.

Durch Maßnahmen, die in der Zwischenzeit durchgeführt wurden, haben sich die Lärmschwerpunkte gegenüber der 2. Stufe z.T. verringert.



Karte 3: Lärmschwerpunkte

4 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit hat vom 08.03.2021 bis zum 01.04.2021 aufgrund der Pandemie ausschließlich digital stattgefunden.

Gleichzeitig fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt.

Bürgerinnen und Bürger und die Träger öffentlicher Belange konnten sich im Internet über den Lärmaktionsplanentwurf informieren und per e-mail oder Brief Anregungen und Bedenken vorbringen.

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Anregungen, Ergänzungen und Stellungnahmen sind als zusammenfassende Abwägung diesem Lärmaktionsplan Runde 3 als Anlage beigelegt.

4.1 Maßnahmen (Lärmaktionsplan Runde 3)

4.1.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen (Lärmaktionsplan Runde 3)

Maßnahmen	Beginn der Maßnahme	Vollendung der Maßnahme
Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf der Hohenzollernstraße zwischen Mühlenstraße und Herner Straße	06-2018	08-2018
Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf der Castroper Straße zwischen In den Heuwiesen und Nordseestraße	05-2018	11-2018
Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf der Herner Straße zwischen Bruchweg und Kurt-Schumacher-Allee	05-2019	11-2019
Neubau Osttangente Teilabschnitt (Ludwig-Erhard-Allee) Breslauer Straße bis Dortmunder Straße	07-2017	04-2020

Tabelle 4-1: Umgesetzte oder in Umsetzung befindliche Maßnahmen
(Lärmaktionsplan Runde 3)

4.1.2 Weitere Maßnahmen

Austausch des Fahrbahnbelags gegen lärm mindernden Fahrbahnbelag im Zuge einer Straßensanierung

Derzeit sind seitens der Stadt als weitere Maßnahmen die Aufbringung von lärm minderndem Fahrbahnbelag auf der Herner Straße zwischen Werkstättenstraße und Blitzkuhlenstraße ab ca. 2022 im Zuge einer Straßensanierung sowie die Dorstener Straße lt. Investitionsliste ab ca. 2023 geplant.

Verbesserte Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus BAB 43 inkl. der Lärmschutzwände an der BAB 2 im Bereich AK BAB 43

Die Maßnahme sechsstreifiger Ausbau BAB 43 inkl. Verbesserung des Lärmschutzes durch mehr und höhere Lärmschutzwände befindet sich derzeit im Bau.

Verbesserte Lärmschutzmaßnahmen an der BAB 2

An der BAB 2 sind in dem Abschnitt östlich des Trabrennbahngeländes bis zur König-Ludwig-Trasse auf der nördlichen Seite die Lärmschutzwände erneuert worden und dadurch der Lärmschutz verbessert.

In dem Abschnitt von der AS RE-Süd bis etwa in Höhe der Kleingärten ist auf der nördlichen Seite im Zuge der Stadtentwicklungsmaßnahmen auf dem Gelände der ehemaligen Trabrennbahn (ISEK Hillerheide) ein Lärmschutzwall/Landschaftsbauwerk geplant.

Prüfung von Schallschutzmaßnahmen wie Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit wegen Lärmschutz, Erneuerung oder Neubau von Lärmschutzwänden, Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge durch StraßenNRW

- BAB 2 von Schwalbenstraße bis Erlenweg (*noch aus Lärmaktionsplan 2. Stufe*)

Änderungen im Straßennetz

Es sind derzeit keine weiteren Änderungen oder Ergänzungen im Straßennetz in Form von Neubau von Straßen geplant.

4.1.3 Wirkung der Maßnahmen

Da ein wesentlicher Teil der Maßnahmen noch nicht abgeschlossen ist bzw. sich derzeit im Bau befindet, kann die Wirkung der Maßnahmen hinsichtlich Lärmschutz derzeit nicht ermittelt werden. Die Zahlen werden im Rahmen der nächsten Runde zur Lärmaktionsplanung nachgetragen.

Auch eine Angabe über die geschätzte Reduzierung der betroffenen Einwohner durch Verbesserung des Lärmschutzes konnte zum Zeitpunkt der Lärmaktionsplanung in dieser 3. Runde nicht ermittelt werden.

4.2 Langfristig umsetzbare Maßnahmen

Langfristig umsetzbare Maßnahmen können der Austausch des Fahrbahnbelages gegen lärm mindernden Fahrbahnbelag im Zuge einer Straßensanierung, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder auch die Reduzierung des LKW-Aufkommens durch Sperrung einzelner Straßenabschnitte für LKW über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht sein. Denkbar sind auch Kombinationen einzelner Maßnahmen.

4.3 Weitere Strategien zur Lärminderung

- Weitere Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Förderung des ÖPNV
- Verflüssigung des Verkehrs durch Lichtsignalanlagen-Koordinierung
- Verflüssigung des Verkehrs durch Bau von Kreisverkehrsplätzen
- Mobilitätsmanagement
- Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität in Recklinghausen

5 Finanzielle Informationen

Die Reduzierung der Zahl der Einwohner, die von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder von $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffen sind, ist abhängig von der Art und dem Umfang der zukünftig durchzuführenden Maßnahmen. Ebenso hängen die Kosten der Maßnahmen von den zukünftig beschlossenen Maßnahmen ab und können heute noch nicht beziffert werden.

Im Zuge der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes können sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden, wenn die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind.

Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR-97) in Verbindung mit der RLS-90 geregelt. Hier sind auch die entsprechenden Voraussetzungen in Bezug auf maßgebliche Immissionspegel in Abhängigkeit der Gebietsnutzung festgelegt. Zuständig ist seit dem 1.1.2021 die Autobahn GmbH.

Des Weiteren bestehen vielfältige Fördermöglichkeiten für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen unterschiedlichster Programme für Kommunen bzw. Kommunale Betriebe. Hier gibt die NRW.Bank über ihren Förderlotsen entsprechende Informationen zu den in Frage kommenden Programmen. Als Beispiele können hier genannt werden:

- NRW.Bank.Kommunal Invest (Plus): langfristige und zinsgünstige Finanzierung für Investitionsvorhaben (Kommunen)
- NRW.Bank.Infrastruktur: Mobilisierung privaten Kapitals für Investitionsvorhaben (Unternehmen mit mehrheitlich kommunalem Gesellschaftshintergrund)
- KfW-Investitionskredit Kommunale Unternehmen: langfristige und zinsgünstige Finanzierung für Investitionsvorhaben (Unternehmen mit mehrheitlich kommunalem Gesellschaftshintergrund)
- Stadtverkehrsförderung: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Kommunen (Grundlage: Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus, Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-komm-Stra, Förderrichtlinien Nahmobilität – FöRi-Nah)

6 Überprüfung der Maßnahmen

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit hat vom 08.03.2021 bis zum 01.04.2021 aufgrund der Pandemie ausschließlich digital stattgefunden.

Gleichzeitig fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt.

Bürgerinnen und Bürger und die Träger öffentlicher Belange konnten sich im Internet über den Lärmaktionsplanentwurf informieren und per e-mail oder Brief Anregungen und Bedenken vorbringen.

Die im Rahmen der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Anregungen, Ergänzungen und Stellungnahmen sind nachfolgend diesem Lärmaktionsplan Runde 3 als Anlage beigefügt.

Anlage

Ergebnisse der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung vom 08.03.2021 bis zum 01.04.2021

Im Rahmen der (digitalen) Trägerbeteiligung und Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung Runde 3 gingen Bedenken und Anregungen, aber auch Zustimmung in Form von schriftlichen Mitteilungen als Brief oder e-mail ein, die nachfolgend zusammengefasst aufgeführt sind.

Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Träger öffentlicher Belange wurden ebenfalls per e-mail angeschrieben m.d.B. ihre Belange zu prüfen und zu den Inhalten Stellung zu nehmen.

Insgesamt wurden 17 Stellen als Träger öffentlicher Belange angeschrieben. Davon haben 7 Stellen nicht geantwortet. Von den 10 Stellen, die geantwortet haben meldeten 3 Stellen Fehlanzeige.

Die Stellungnahmen der übrigen 7 Träger öffentlicher Belange sind nachfolgend inhaltlich zusammenfassend aufgeführt.

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen

Die IHK unterstützt die Ziele der Lärmaktionsplanung, wenn sichergestellt wird, dass vorhandene Betriebe in ihren Betriebsabläufen oder Erweiterungsabsichten durch diese Planung nicht eingeschränkt werden und darüber hinaus eine gute Erreichbarkeit und kurze Reisezeiten gewährleistet sind.

Die IHK begrüßt die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, die zu einer Verkehrslärminderung bei Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes führen, wie zum Beispiel die Optimierung oder Erneuerung vorhandener Lichtsignalanlagen-Steuerungen, den Einbau von Asphalt mit lärmindernder Wirkung bei anstehenden Fahrbahnsanierungen oder die Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Die IHK hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Lärmaktionsplanung Runde 3, da im vorliegenden Fall keine bedeutenden negativen Auswirkungen für die Wirtschaft zu erwarten sind. Lediglich bei den langfristig umsetzbaren Maßnahmen unter Punkt 4.2 gibt die IHK zu Bedenken, dass eine Reduzierung des LKW-Aufkommens durch Sperrung einzelner Straßenabschnitte für LKW über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht nur in Betracht gezogen werden sollte, um die oben beschriebene Erreichbarkeit nicht zu gefährden.

Stellungnahme der Kreisverwaltung Recklinghausen

Die Kreisverwaltung Recklinghausen als zuständiger **Straßenbaulastträger** für die Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt nimmt die Ergebnisse der aktuellen Stufe 3 der Lärmaktionsplanung zur Kenntnis. Die Kreisverwaltung schließt sich den Aussagen an, dass es keine wesentlichen Unterschiede bei den vom Lärm betroffenen Personen im Vergleich zur Lärmkartierung der 2. Stufe gibt.

Sind im Stadtgebiet Straßenbaumaßnahmen geplant, die als lärmindernde Maßnahmen des Lärmaktionsplans die Straßen in der Baulast des Kreises betreffen, ist die Zustimmung und die vorherige, rechtzeitige, enge Abstimmung mit der Kreisverwaltung notwendig.

Die Kreisverwaltung weist darauf hin, dass kein Rechtsanspruch von Bürgerinnen und Bürgern auf Maßnahmen bei Überschreitung bestimmter Werte nach der Umgebungslärmrichtlinie besteht.

Stellungnahme der Vestischen

Von Seiten der Vestischen bestehen gegen die geplanten Maßnahmen zum Lärmaktionsplan der Runde 3 keine Bedenken, weil nach Prüfung der Unterlagen offensichtlich keine weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit öffentlichen Linienverkehr im Rahmen der Runde 3 vorgesehen sind.

Stellungnahme der Autobahn GmbH

Für die BAB 2 von Schwalbenweg bis Erlenweg ist derzeit keine Erneuerung oder ein Neubau von Lärmschutzwänden oder ein Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge geplant.

Im Rahmen von turnusmäßigen Erhaltungsmaßnahmen (Sanierung von Oberbau, technischen Anlagen usw.) wird auch der vorhandene Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung überprüft. Wann diese Erhaltungsmaßnahme erforderlich ist, richtet sich u.a. nach dem Verschleißzustand des Autobahnabschnittes. Eine Terminierung für eine Erhaltungsmaßnahme gibt es derzeit nicht.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, sind an strenge Voraussetzungen geknüpft und kommen insbesondere dann in Betracht, wenn die Lärmrichtwerte (z.B. für Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts) der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ („Lärmschutz-Richtlinien-StV“) überschritten werden und eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung eine spürbare Minderung erzielt. Erst ab einer Pegeländerung von ca. 3 dB(A) kann die Geräuschreduzierung vom menschlichen Gehör wahrgenommen werden.

Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes

Seit Änderung der Gesetzeslage am 01.01.2015 ist die Lärmkartierung der Eisenbahntrassen und die Lärmaktionsplanung hierfür Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes.

Im Rahmen der Mitwirkung in Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar.

Seitens des Eisenbahnbundesamtes wurden folgende Dokumente bereitgestellt:

- Belastetenstatistik
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Teil 1)
- Anlage 1 (Auszug): bearbeitete Sanierungsabschnitte
- Anlage 1 (Auszug): Schallschutzwände
- Raster-Lärmkennzifferkarte Nr. 4113
- Raster-Lärmkennzifferkarte Nr. 4213

Die Lärm- und Betroffenenkarten sind unter dem link:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html

einsehbar.

In diesem Zusammenhang sei auf das Lärmsanierungsprogramm der DB und die im Rahmen dessen geplanten Schallschutzwände entlang der Eisenbahnlinien auf Recklinghäuser Stadtgebiet verwiesen

Stellungnahme der DB Netz AG

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, weist darauf hin, dass die Lärmkartierung bis 2015 von den nach Landesrecht zuständigen Behörden bzw. Kommunen durchgeführt wurde. Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen.

Das Eisenbahnbundesamt nimmt daher für die benannten Strecken auch Stellung und bindet bei Bedarf die DB Netz AG mit ein.

Stellungnahme des Umweltressorts der Stadt Castrop-Rauxel

Das Umweltressort der Stadt Recklinghausen hat grundsätzlich keine Bedenken gegen den vorgelegten Bericht zum Lärmaktionsplan Runde 3 der Stadt Recklinghausen.

Sollten im Zuge des Lärmaktionsplanes Maßnahmen geplant sein, die Schnittpunkte zur Stadt Castrop-Rauxel bilden, ist das Umweltressort der Stadt Castrop-Rauxel am Verfahren zu beteiligen. Sollten Maßnahmen auf Recklinghäuser Stadtgebiet geplant sein, bitte ich außerdem zu beachten, dass keine erheblichen, lärmfördernden Verkehrsverlagerungen auf Castrop-Rauxeler Stadtgebiet erfolgen.

Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der (digitalen) Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung Runde 3 gingen Bedenken und Anregungen, aber auch Zustimmungen aus der Bürgerschaft in Form von schriftlichen Mitteilungen als Brief oder e-mail ein.

Im Einzelnen gingen folgende Bedenken, Anregungen und Zustimmungen ein:

- Vorschlag zur Überplanung des Knotenpunktsbereichs Hertener Straße / Hohenzollernstraße zum Kreisverkehr zur allgemeinen Lärmreduzierung

Anmerkung: Der genannte Knotenpunkt gehört zu einer Reihe von Knotenpunkten, die hier als Antrag zur Umgestaltung zum Kreisverkehr vorliegen. Aufgrund der Größe und der zu verarbeitenden Verkehrsbelastungen sind weitere Gutachten notwendig

- Vorschlag zur Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf 120 km/h auf der A 43 und der A2
- Vorschlag zur Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h innerhalb der Stadt
- Vorschlag zur Priorisierung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs vor dem Autoverkehr
- Vorschlag Flüsterasphalt

Anmerkung:

Zur Temporeduzierung auf 120 km/h auf Autobahnen wird auf die Stellungnahme von der Autobahn GmbH im Rahmen der Trägerbeteiligung verwiesen.

Temporeduzierung auf 30km/h auf innerstädtischen Straßen ist aus lärmtechnischer Sicht sicherlich sinnvoll und stetes Ziel, ist aber von mehreren Faktoren abhängig. U.a. spielen die Straßenbaulast, die Erhaltung der Leistungsfähigkeit einer Straße und der Nachweis der Lärmwirksamkeit über ein gesondertes Berechnungsverfahren eine Rolle.

Die Förderung des Radverkehrs ist unter weitere Strategien zur Lärminderung bereits aufgeführt. Fußverkehr wurde ergänzt.

Ersatz des vorhandenen Asphalts durch lärm mindernden Asphalt (sog. Flüsterasphalt) gehört derzeit zu den probatesten und pragmatischsten Mitteln zur Lärmreduzierung im Stadtgebiet, ist aber abhängig vom Sanierungszustand der Straße und von der städtischen Haushaltslage.

- Anmerkung, dass lärm mindernder Asphalt auf der Castroper Straße lediglich zwischen „In den Heuwiesen“ und „Holunderweg“ aufgetragen wurde.

Anmerkung: Hier lag ein redaktioneller Fehler vor. Der genannte Abschnitt wurde korrigiert.

- Vorschlag zur Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Castroper Straße, wenigstens nachts.

Temporeduzierung auf 30km/h ist aus lärmtechnischer Sicht sicherlich sinnvoll und stetes Ziel, ist aber von mehreren Faktoren abhängig. U.a. spielen die Straßenbaulast, die Erhaltung der Leistungsfähigkeit einer Straße und der Nachweis der Lärmwirksamkeit über ein gesondertes Berechnungsverfahren eine Rolle.

- Anmerkung zur Lärmbelastung durch Güterzüge, insbesondere nachts.

Anmerkung: Auf das Lärmsanierungsprogramm der DB und die im Rahmen dessen geplanten Schallschutzwände entlang der Eisenbahnlinien auf Recklinghäuser Stadtgebiet sei verwiesen. (s.a. Hinweise zum Umgang mit Schienenverkehrslärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung und der Zuständigkeit beim Eisenbahnbundesamt)

- Hinweis auf angebliche Erhöhung des Lärmpegels im Bereich Berghäuser Straße durch Fällung von Bäumen entlang der A 43 und der A 2.

Anmerkung: Lärminderung durch einzelne Bäume entlang von Schallquellen kann nicht nachgewiesen werden. Hier ist die Schutzwirkung vor allem psychologischer Natur. Auf die Anmerkungen seitens der Autobahn GmbH im Rahmen der Trägerbeteiligung sei verwiesen.

- Vorschlag zur Fahrspurreduzierung auf der Westfalenstraße bzw. Friedrich-Ebert-Straße und dadurch Raumgewinn für den Radverkehr und den ruhenden Verkehr. Gleichzeitig Aufbringung von lärm minderndem Asphalt.

Anmerkung: Die Friedrich-Ebert-Straße in ganzer Länge und die Westfalenstraße zum überwiegenden Teil liegen in der Straßenbaulast des Kreises Recklinghausen. Auf die Anmerkungen seitens der Kreisverwaltung Recklinghausen im Rahmen der Trägerbeteiligung sei verwiesen.

- Anmerkung zur Bochumer Straße im südlichen Teil, hohes Verkehrsaufkommen, hoher LKW-Verkehr.

Anmerkung: Der südliche Abschnitt der Bochumer Straße ist als Lärmschwerpunkt definiert. Es gibt hier mehrere Bestrebungen, die Umfeldsituation in diesem Bereich zu verbessern, aber noch keine konkret zu benennenden Maßnahmen.

Stellungnahme zur Lärmsituation im Bereich der Ludgerusstraße, südlich der A 2:

- Anmerkung, dass die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung veraltet sind.
- Forderung, das Wohngebiet südlich der BAB 2 in Röllinghausen als Lärmschwerpunkt einzustufen.
- Anfrage, ob der Eisenbahnlärm mit eingerechnet worden ist.
- Anfrage, ob der Gewerbe- und Industrielärm nicht auch berücksichtigt werden muss.
- Konkrete Hinweise auf Reflektionswirkung durch Gewerbehallen, Anliefer- und Kundenverkehr im Bereich des Gewerbegebietes an der Schmalkalder Straße nördlich der A 2.
- Hinweis, dass es auf der nördlichen Seite der BAB 2 im Abschnitt von der Alten Grenzstraße bis zur AS RE-Ost keine Lärmschutzwand gibt.

Anmerkung: Die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind vom Land Nordrhein-Westfalen vorgegeben und nicht zu verwechseln mit den sog. Immissionsrichtwerten oder Immissionsgrenzwerten aus anderen Richtlinien und Gesetzgebungen. Die Auslösewerte sind von Land zu Land unterschiedlich. Hier in NRW hat man sich entschieden, in dieser Runde der Lärmaktionsplanung bei 70 dB/A L_{DEN} und 60 dB/A L_{Night} zu bleiben.

Die Lärmaktionsplanung hat zum Ziel, in den Bereichen, in denen besonders viele Menschen von sehr hohem Lärm betroffen sind, den Lärm zu mindern (sog. „Lärmschwerpunkte“). Die Lärmaktionsplanung hat nicht Einzelpersonen oder punktuelle Bereiche im Fokus. Als sog. „Lärmschwerpunkt“ sind Bereiche definiert, in denen die Auslösewerte überschritten werden und mindestens 50 Menschen an dem jeweiligen Straßenabschnitt betroffen sind. Dies ist in dem og. Abschnitt nicht der Fall, kann sich aber bei Änderung der Auslösewerte ggf. ändern.

Aufgrund der Tatsache, dass lärmrelevante Gewerbe- und Industrieanlagen der ständigen Kontrolle durch die Bezirksregierung unterliegen und seitens der Stadt relativ wenig Einfluss auf die Lärmsituation der Betriebe ausgeübt werden kann, wurde bei der Lärmaktionsplanung in Recklinghausen auch in dieser Runde der Gewerbe- und Industrielärm nicht berücksichtigt.

Bzgl. Berücksichtigung des Eisenbahnlärms wird mitgeteilt, dass seit Änderung der Gesetzeslage am 01.01.2015 die Lärmkartierung der Eisenbahntrassen und die Lärmaktionsplanung hierfür Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes ist. Der Eisenbahnlärm ist somit bei der Lärmkartierung und im vorliegenden (städtischen) Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt. Im Übrigen werden die beiden Lärmarten Straßenlärm und Schienenlärm getrennt betrachtet und untersucht.

Nähere Informationen zum Thema Eisenbahnlärm sind unter dem link:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html

einsehbar.

Auf das Lärmsanierungsprogramm der DB und die im Rahmen dessen geplanten Schallschutzwände entlang der Eisenbahnlinien auf Recklinghäuser Stadtgebiet sei in diesem Zusammenhang verwiesen.

Reflektionswirkungen von Gebäuden aller Art, egal ob Wohnhäuser, Gewerbehallen oder sonstige Gebäude, sind im Berechnungsmodell berücksichtigt wurden.

Anliefer- und Kundenverkehr sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Bzgl. des Hinweises auf den Abschnitt mit der Lärmschutzwand an der A 2 lag ein redaktioneller Fehler vor. Der genannte Abschnitt wurde korrigiert.