

Kurzfassung des Lärmaktionsplanes der Runde IV in Gelsenkirchen

Stadt Gelsenkirchen
Lärmaktionsplan
Runde IV

Zusammenfassung

31.03.2025

Die Stadt Gelsenkirchen schreibt mit Runde IV die Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie turnusmäßig fort. Das Ziel dieser gesetzlichen Pflichtaufgabe ist es, die potenziell gesundheitsrelevanten Lärmbelastungen zu senken und die Lebensqualität in der Stadt Gelsenkirchen weiter zu erhöhen.

Konkret geht es darum, gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Bewohnerinnen und Bewohnern einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen. Sogenannte „Ruhige Gebiete“ sollen vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden.

Auswertung der Lärmkartierungen

Die Grundlagen der Lärmaktionsplanung bilden u. a. die aktuellen Lärmkartierungen für den Kraftfahrzeugverkehr, die Straßen- und Stadtbahnen und die Industrie- und Gewerbeanlagen (IED) nach Industrieemissionsrichtlinie sowie die Kartierung des Eisenbahnlärms an den Haupteisenbahnstrecken durch das Eisenbahnbundesamt.

Runde IV der Lärmaktionsplanung identifiziert Straßen mit Lärmbelastungen oberhalb der für diese Runde festgelegten gesundheitsrelevanten Schwellenwerte für die Maßnahmenplanung von $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$. Für diese Bereiche werden geeignete Maßnahmen identifiziert, deren weitere Prüfung vom Fachplaner empfohlen wird. Eine Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen ist wegen der gesetzlichen Rahmenbedingungen wie den Zuständigkeiten sowie zeitlich und finanziell begrenzten Ressourcen im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht möglich.

Hauptlärmverursacher in Gelsenkirchen war und ist der Kfz-Verkehr. Nach den vorliegenden Lärmkartierungen gibt es durch Straßenlärm rund 43.500 Betroffene am Gesamtstraßennetz, rund 810 Betroffene durch Eisenbahnlärm und rund 3.800 Betroffene durch Straßenbahnverkehr, die Lärmpegeln von mehr als 65 dB(A) im Tagesmittel ausgesetzt sind.

In Gelsenkirchen sind durch den Lärm von IED-Anlagen keine Einwohnerinnen und Einwohner von gesundheitsrelevanten Lärmpegeln betroffen. Fluglärm ist entsprechend der geltenden Regelwerke in Gelsenkirchen nicht relevant. Ein Vergleich der Belastetenzahlen aus Runde IV mit den vorherigen Runden ist wegen des seit der Lärmkartierung der vierten Runde anzuwendenden EU-weit harmonisierten Berechnungsverfahrens nicht sinnvoll.

Bereiche mit Lärmbetroffenheiten über den gesundheitsrelevanten Schwellenwerten gibt es vor allem an den verkehrlich hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen in Gelsenkirchen. Diese waren auch in den vergangenen Runden Teil der Lärmaktionsplanung.

Evaluierung

Die Runde I der Lärmaktionsplanung entwickelte ein strategisches Handlungskonzept, das die Stadt bereits umsetzte bzw. jetzt in Teilen mit dem integrierten Verkehrsnetzkonzept fortschreibt.

Zudem wurden in den vergangenen Runden weiter zu prüfende Maßnahmen erarbeitet. In Abhängigkeit von den vorhandenen Ressourcen prüfte die Stadt Gelsenkirchen verschiedene Einzelmaßnahmen. Umgesetzt werden konnten klassische Fahrbahnsanierung, Straßenraumumgestaltungen, lärmarme Fahrbahnbeläge und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Weiter wurden Lichtsignalkoordinierungen optimiert.

Ein langfristiger Beitrag zur Lärminderung erfolgt u. a. mit der Förderung des ÖPNV und der Anlage bzw. Verbesserung der Radverkehrsanlagen.

Maßnahmenscreening und Prüfkatalog

Das Screening prüft für die Lärmbrennpunkte, welche Handlungsmöglichkeiten es zur Lärminderung gibt. Grundlage sind u. a. die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der aktuelle Stand der Technik. Die verbleibenden Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung für die Lärmbrennpunkte der Runde IV der Lärmaktionsplanung wurden in verwaltungsinternen Abstimmungen diskutiert und präzisiert.

Im Ergebnis der Abstimmungen sollten die folgenden Maßnahmenfelder weiter geprüft werden:

- Straßenunterhaltungsmaßnahmen,
- lärmmindernde Fahrbahnbeläge,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- straßenräumliche Maßnahmen zur Erhöhung der Abstände zwischen Emissions- und Immissionsort sowie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und
- Empfehlungen zur Schließung von Schall- bzw. Baulücken.

Sofern fachlich für die Fragestellung des Integrierten Verkehrsnetzkonzeptes relevant, sollen die Maßnahmen in dessen Erarbeitungsprozess berücksichtigt und abhängig vom Ergebnis eine Umsetzung angestrebt werden

Insgesamt wurden in den fünf Maßnahmenfeldern 146 Einzelmaßnahmen mit weiterem Prüfbedarf identifiziert. Aufgrund der Vielzahl an Prüfeempfehlungen erfolgt eine Priorisierung. In die Priorisierung fließen die Entlastungswirkung, Aufwand (Kosten und Zeitaufwand) sowie umweltbezogene Gerechtigkeit ein.

Auf Grundlage der Lärmkartierung wurde je Lärmbrennpunkt die Anzahl der betroffenen Personen im Bestand und im Prognosefall bestimmt. Um die Entlastungswirkung zu bewerten, geht die Anzahl entlasteter Personen, die durch die Maßnahmen nicht mehr Lärm oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte ausgesetzt sind, ein.

Die Kosten- und Zeitaufwände wurden auf Grundlage von Erfahrungswerten qualitativ abgeschätzt und miteinander in Bezug gesetzt. Eine konkrete Berechnung der Kosten erfolgte nicht.

Ein Ziel der Lärmaktionsplanung in Runde IV ist es, erstmals auch eine umweltbezogene Gerechtigkeit zu berücksichtigen. Hierfür kam die sogenannte SUHEI (Spatial Urban Health Equity Indicators)-Analyse zum Einsatz. Sie ist ein planerisches Werkzeug, das einen Beitrag zur Umsetzung einer gesundheitsfördernden räumlichen Planung leisten kann. Dafür werden belastende und entlastende (Umwelt)faktoren und Risikofaktoren räumlich analysiert und miteinander in Beziehung gesetzt. Im Ergebnis werden so Bereiche identifiziert, in denen es besonders dringend ist, zu handeln.

Für eine Gesamtbewertung wurden die verschiedenen Bewertungskriterien gewichtet. Das Kriterium Entlastungswirkung wurde im Sinne der allgemeinen Zielsetzung der Lärmaktionsplanung mit 30 % gewichtet. Die Aufwände (Kosten und Zeit) jeweils mit 20 % und die umweltbezogene Gerechtigkeit (SUHEI-Analyse) mit 30 %.

Im Ergebnis wurden von den 146 Einzelmaßnahmen 10 verworfen. 3 Maßnahmen haben die 1. Prüfpriorität. Dies sind Geschwindigkeitsreduzierungen an der Florastraße und ein lärm mindernder Fahrbahnbelag an der Wilhelmstraße. 41 Maßnahmen erhielten die 2. Prüfpriorität, 26 die 3. Prüfpriorität und 66 Maßnahmen wurden als perspektivisch eingestuft.

Ruhige Gebiete

Neben dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm identifiziert der Lärmaktionsplan auch sogenannte „Ruhige Gebiete“. Sie dienen der Bevölkerung als Ort für Ruhe und Erholung und sollen vor einer Lärmzunahme geschützt werden. Die Festsetzung und der damit verbundene grundsätzliche Schutzauftrag sind zu berücksichtigen und bei nachfolgenden Planungen abzuwägen.

Auf Grundlage des Flächennutzungsplanes und der Lärmkartierungen wurden folgende Gebietskulissen entwickelt:

- *Ruhiger Landschaftsraum¹*, welcher in einem überwiegenden Flächenanteil von > 50 % keine Überschreitung des Lärmpegels von $L_{DEN} 55 \text{ dB(A)}$ aufweist und als besonders schützenswert einzuordnen ist.
- *Landschafts- und Erholungsraum*, welcher in einem überwiegenden Flächenanteil von > 50 % eine Überschreitung des Lärmpegels von $L_{DEN} 55 \text{ dB(A)}$ aufweist und i. d. R. als Rückzugsort und Erholungsfläche der Wohnbevölkerung dient.

Zusätzlich werden beide Gebietskategorien um eine Unterklassifizierung erweitert, mit der eine bereits abzusehende Veränderung oder Entwicklung einer Fläche (Potenzialfläche) als jeweils potenzielles ruhiges Gebiet der jeweiligen Kategorie berücksichtigt wird.

Insgesamt resultieren 23 ruhige Gebietseinheiten, davon sind 19 als Landschafts- und Erholungsraum und vier als ruhiger Landschaftsraum. Zudem sind neun weitere Flächen aufgrund ihrer einzelstehenden Lage und geringen Größe als Grüninseln markiert (davon ein Ruhiger Landschaftsraum und acht Landschafts- und Erholungsräume).

Öffentlichkeitsbeteiligung

Öffentlichkeit, so die Richtlinie, kann durch Verbände, Organisationen und Einzelpersonen vertreten werden. Folgende Formate fanden statt: Information auf der Internetseite der Stadt Gelsenkirchen, Information durch verschiedene Pressemitteilungen und Flyer, Beteiligung und Information von Interessensvertretern im Beratungskreis zum Lärmaktionsplan, Beteiligung und Information von Trägern öffentlicher Belange und der Verwaltung, Beteiligung durch eine Online-Befragung, Informationsveranstaltung mit Workshopcharakter und Hörspaziergänge.

¹ Der Begriff „Landschaftsraum“ bezieht sich hier auf ein Gebiet und nicht auf den Landschaftsplan der Stadt Gelsenkirchen.