



Gelsenkirchen

Der Oberbürgermeister

Mitteilungsvorlage	
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich
Drucksache Nr. 14-20/676	

Referat, Auskunft erteilt, Telefon-Durchwahl
60 - Umwelt - Frau Dr. Wenzel, Tel.-Nr. 1 69-42 14

Datum
14.11.2014

Beratungsfolge	Sitzungstermine	Top
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	02.12.2014	
Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften	29.01.2015	

Betreff

Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in Gelsenkirchen

Inhalt der Mitteilung

1. Ausgangslage

Rechtsgrundlage für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz in Verbindung mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Lärmaktionspläne haben die Funktion, die Lärmbelastung zu analysieren, zu bewerten und Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung von Lärmbetroffenheiten zu erarbeiten. Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die Lärmkartierung.

Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches, langfristig angelegtes Planungsinstrument, das wie die Lärmkartierung alle 5 Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren ist. Von ihm geht keine unmittelbare rechtliche Wirkung aus. Er ist im Rahmen von Planungsverfahren sowie bei Behördenentscheidungen im Rahmen der Abwägung unterschiedlicher Belange zu berücksichtigen. Mit der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union wurde europaweit so ein rechtlicher Rahmen geschaffen, das Thema Lärm stärker in die kommunale Planung einzubinden.

Die Umgebungslärmrichtlinie enthält – anders als die Luftqualitätsrahmenrichtlinie – keine Grenzwerte, die verbindlich einzuhalten sind. Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV) in NRW hat 70 dB(A) (LDEN) für den Gesamttag und 60 dB(A) (LNight) nachts als höchstmögliche Auslösewerte für eine Aktionsplanung festgelegt. Bei Beurteilungspegeln in dieser Größenordnung ist die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Die Umsetzung von Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage bestehender Regelungen des deutschen Lärmschutzrechts. Daraus ergibt sich, dass Maßnahmen nur in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden können, wenn das Einvernehmen mit der für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Behörde vorliegt.

2012 wurde die Umgebungslärmkartierung aus dem Jahr 2008 für Gelsenkirchen fortgeschrieben. Die politischen Gremien wurden informiert (VBA: 15.11.2012, AUV: 20.11.2012). 2017 wird die nächste Fortschreibung stattfinden. Interessierte Bürgerinnen und Bürger finden die Lärmkarten auf der Umgebungslärm-Website (www.umgebungslaerm.nrw.de) des Landesamtes für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW). Aufgrund der Kartierungsergebnisse ist die Lärminderung im Ballungsraum Gelsenkirchen fortzuführen.

Ergebnisse der Lärmkartierung 2012:

Die Schwerpunkte der Aktionsplanung liegen in Gelsenkirchen nach wie vor beim Straßen- und dann beim Schienenverkehr der Deutsche Bahn (DB) AG. Hinsichtlich der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr der DB AG ergeben sich für Gelsenkirchen keine Handlungsmöglichkeiten, da die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) anhand einer Prioritätenliste unter Vorbehalt der dafür jeweils im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel durchgeführt wird. Ab Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Lärmaktionsplanung an den Hauptstrecken der DB AG zuständig. Hinsichtlich der in die Lärmkartierung einzubeziehenden Industrieanlagen (sog. „IVU-Anlagen“) haben sich in Gelsenkirchen keine Belastungen ergeben.

Die Lärmkartierung des untersuchten Straßennetzes hat 2012 folgende Ergebnisse erbracht:

2 % der Bewohner Gelsenkirchens sind im Tagesmittel sehr hohen, durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Belastungen von > 70 dB(A) ausgesetzt. In den Nachtstunden sind es 2,7 %, die von sehr hohen Belastungen > 60 dB(A) durch den Straßenverkehr betroffen sind. Alle Immissionspunkte mit Belastungen L_{Night} > 60 dB(A) sind in Karte 1 (Fassaden-Lärmimmissionspunkte L_{Night} > 60 dB(A)) dargestellt.

Welche grundsätzlichen Möglichkeiten der Lärminderung gibt es:

- Maßnahmen am Fahrbahnbelag (z. B. Reparatur angegriffener Straßenbeläge, lärmoptimierte Asphalte),
- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Fahrverbote für Durchgangsverkehr, Nachtfahrverbote für LKW oder Geschwindigkeitsreduzierungen),
- Planerische Möglichkeiten (Verkehrsverlagerung, Verkehrslenkung, Verflüssigung des Verkehrs durch entsprechende Ampelschaltungen, Bau von Kreisverkehren oder die Vermeidung von Parksuchverkehr durch Parkleitsysteme, Straßenraumgestaltung),
- Verhaltensänderungen: Die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ist eine wichtige Möglichkeit, langfristig auch die Lärmprobleme zu reduzieren. Dies betrifft u. a. die Wahl des Verkehrsmittels, die Verkehrsvermeidung, umsichtige Fahrweise aber auch lärmindernde Bereifung,
- Aktive Schallschutzmaßnahmen (beispielsweise Lärmschutzwände),
- passive Schallschutzmaßnahmen (der Einbau schalldämmender Bauteile, wie Schallschutzfenster oder schallgedämmter Lüftungen).

Lärmaktionsplanung in Gelsenkirchen

2009 wurde in Gelsenkirchen zunächst ein strategischer Lärmaktionsplan als gesamtstädtisches Rahmenkonzept und 2010 dann der konkrete Lärmaktionsplan, der kleinräumige Maßnahmen empfiehlt, für den Straßenverkehr fertig gestellt. Beide

Pläne befinden sich über Fachgebietsgrenzen hinweg in der Umsetzung. Die Politik und die Öffentlichkeit wurden und werden kontinuierlich informiert. Der konkrete Lärmaktionsplan ist dem SteplA am 30.03.2011, dem VBA am 31.03.2011 und dem AUV am 05.04.2011 vorgestellt worden. Der Rat der Stadt Gelsenkirchen hat am 06.05.2011 nachfolgenden Beschluss gefasst: „Der Rat nimmt den vorgelegten Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Für die finanziell relevanten Maßnahmen sollen zu gegebener Zeit Maßnahmenbeschlüsse herbeigeführt werden. Die verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen werden vor der Umsetzung dem VBA vorgelegt.“ Der Plan wurde im Umweltportal (<http://umweltportal.gelsenkirchen.de/Laerm/ubersicht.asp>) veröffentlicht.

Bei der Lärmaktionsplanung in der Stadt Gelsenkirchen handelt es sich somit um einen dynamisch fortschreitenden Prozess, der mit einer kontinuierlichen Umsetzung von Maßnahmen in Abhängigkeit finanzieller Ressourcen einhergeht. Die Prioritätenliste wird alle 5 Jahre überprüft und ggf. angepasst (s. u.). Dabei versucht die Stadt Gelsenkirchen Handlungsfelder umzusetzen, die auch für die Luftreinhalteplanung und den Klimaschutz von Vorteil sind.

Im Rahmen stattfindender Planungsprozesse diverser Fachdienststellen wird das Thema Lärminderung grundsätzlich berücksichtigt, um die Lärmsituation in Gelsenkirchen nachhaltig zu verbessern (beispielsweise in der Bebauungsplanung). Basierend auf den Empfehlungen des strategischen und des konkreten Lärmaktionsplans wurden darüber hinaus auch konzeptionelle Planungen in Angriff genommen, die die Grundlage für die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Lärminderung, zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz in der Stadt Gelsenkirchen darstellen.

2. Sachstand zu den konzeptionellen Maßnahmen

Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept:

Ende 2010 wurde eine Radwegekonzeption entwickelt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden u. a. eine Bestandsaufnahme und eine Netzplanung durchgeführt sowie ein Maßnahmenkonzept zur Realisierung des Radverkehrsnetzes entwickelt. Auf dieser Grundlage wird mittel- bis langfristig ein ansprechendes Radverkehrsangebot in Gelsenkirchen entstehen.

Mobilitätsmanagement:

Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement bietet die Möglichkeit, den Verkehr effizienter und umweltfreundlicher abzuwickeln, indem alternative Verkehrsmittel aufgezeigt und deren Nutzung so erleichtert werden, dass sie gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine ernstzunehmende Alternative darstellen.

Mobilitätsmanagement verwaltungsintern:

- Die Stadt Gelsenkirchen bietet ihren Mitarbeitern bereits ein Jobticket zu günstigen Konditionen an.
- Seit 2011 kann das Metropolraduhr für Dienstgänge unentgeltlich genutzt werden.
- Dienstreisen von Bediensteten der öffentlichen Verwaltungen und ihrer „Töchter“ sind vorrangig mit umweltfreundlichen Fortbewegungsmitteln zu absolvieren (z. B. ÖPNV, Fahrrad, Pedelec, Elektroauto).

- ÖPNV-Tickets bzw. Fahrkarten der DB AG werden bei der Stadt Gelsenkirchen bereits für die dienstliche Nutzung angeboten.

Mobilitätsmanagement verwaltungsextern:

Projekt „Förderung eines möglichst umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens in Unternehmen“:

Die Stadt Gelsenkirchen hat 2012 ein Beratungsbüro beauftragt, drei Gelsenkirchener Firmen in ihrem Bemühen zu unterstützen, entsprechende Maßnahmen in ihren Unternehmen zu entwickeln. Dazu wurden gemeinsame Workshops sowie individuelle Termine in den einzelnen Betrieben durchgeführt. Das Projekt wurde 2013 erfolgreich abgeschlossen. Gelsenkirchen hat sich danach erfolgreich gemeinsam mit den Städten Bochum, Bottrop, Essen und Herten um eine Teilnahme an dem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geförderten Projekt „Mobil.Pro.Fit.®“ beworben. Bis 2016 werden im Ruhrgebiet zwei Mobil.Pro.Fit.®-Projekte (Dauer je 9 - 12 Monate) mit jeweils ca. 6 - 10 Betrieben durchgeführt.

Projekt „effizient mobil“:

Die Stadt Gelsenkirchen bildet gemeinsam mit den Ruhrgebietsstädten Bochum, Bottrop, Duisburg, Essen, Herten, Mülheim und Oberhausen ein Mobilitätsmanagement-Netzwerk. Ziel dieses Netzwerkes ist es, Aktivitäten, Ressourcen und Investitionen zu bündeln, untereinander Erfahrungen auszutauschen und eine Beratungskompetenz in den Kommunen aufzubauen.

Projekt „Pendlerportal“:

Seit Anfang 2009 bieten derzeit 32 NRW-Kommunen ein Fahrgemeinschaftsportal im Internet an, das auch direkt ÖPNV-Verbindungen oder Verknüpfungen von ÖPNV-Verbindung und Fahrgemeinschaft anzeigt. Die beteiligten Kommunen und der VRR haben ab 2014 eine Zusammenarbeit mit dem Betreiber des Portals www.pendlerportal.de, der Marktplatz Lüneburger Heide Internet GmbH, vereinbart. Damit ist eine dynamische Weiterentwicklung im Web 2.0 garantiert. Zielgruppe sind die Berufspendler.

Mobilitätskampagne für Kinder und deren Eltern:

Ziel einer modernen Verkehrs- und Mobilitätserziehung muss die kritische Auseinandersetzung der Kinder und ihrer Eltern mit dem heutigen Straßenverkehr und seinen Auswirkungen auf die Umwelt und Gesundheit der Menschen sein. Für viele Eltern und deren Kinder ist die Nutzung des ÖPNV unbekannt. Die Mobilitätskampagne wird seit 2011 im Rahmen des Gelsenkirchener Umweltdiploms durchgeführt.

Untersuchung zu Lichtsignalkoordinierung und Geschwindigkeitsreduzierung:

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Lärminderung. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses wirkt sich nicht nur positiv auf die Schallemissionen, sondern auch auf die Luftreinhaltung aus, da ein Großteil der Feinstaubimmissionen auf Abrieb und Aufwirbelungen zurückgeht.

Akustisch sind die gravierendsten Verbesserungen zu erwarten, wenn sowohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit gesenkt als auch ein stetigerer Verkehrsfluss erreicht werden kann. Aus diesem Grund wurde 2011 von der Verwaltung eine „Verkehrsuntersuchung zur Verstetigung des Verkehrsflusses durch Lichtsignalan-

lagenkoordinierung und Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes“ vergeben. In diese Verkehrsuntersuchung wurden alle Straßenabschnitte einbezogen, für die der konkrete Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2010 die genauere Prüfung einer Reduzierung der Geschwindigkeit bzw. einer Lichtsignalanlagenkoordinierung empfohlen hatte. Aus den Empfehlungen des Gutachtens hatten sich für diejenigen Streckenzüge, in denen eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit empfohlen wird, weitere Arbeitsaufträge ergeben. Diese Berechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS90)“ wurden zwischenzeitlich durchgeführt. Im Ergebnis verursacht die Geschwindigkeitsreduzierung in allen untersuchten Streckenabschnitten eine Verringerung der von Lärm betroffenen Personen. Da die Streckenabschnitte unterschiedlich lang sind, lässt sich das Maß der Entlastung nicht unter den Untersuchungsabschnitten vergleichen. Im Gutachten wird aber festgestellt, dass im Untersuchungsabschnitt LT 21 (Bismarckstraße, südlicher Teil) mit Abstand die meisten Menschen von einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmgesichtspunkten profitieren würden.

Aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung und den ergänzenden Berechnungen ergeben sich nun Handlungsempfehlungen für alle untersuchten Streckenzüge, die im Rahmen der „kleinräumigen Maßnahmenplanung“ (siehe Abschnitt unten) aufgegriffen werden sollen.

Die Ergebnisse des vorgenannten Gutachtens werden im Ausschuss seitens des Gutachters vorgestellt.

Fahrbahnsanierungskonzept:

Die Verwaltung wird nach Möglichkeit den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt an Straßen vorsehen, die geeignet sind und keine signifikanten Mehrkosten entstehen lassen. Diese Maßnahme wird bereits kontinuierlich umgesetzt.

Lkw-Führungskonzept:

Seit einiger Zeit treibt die Wirtschaftsförderung Metropol Ruhr gemeinsam mit den Industrie- und Handelskammern (IHK) des Ruhrgebiets das Projekt „Stadtverträgliche Lkw-Navigation“ voran. Das Ziel ist es, durch ein ruhrgebietsweites Lkw-Vorrangnetz und die Zusammenarbeit mit Navigationskartenherstellern die Inanspruchnahme des kommunalen Straßennetzes auf das notwendige Maß zu reduzieren. Das LKW-Routennetz ist verwaltungsintern abgestimmt. Es basiert auf dem Vorbehaltsnetz der Stadt Gelsenkirchen und damit auf Routen, die auch heute schon von LKWs genutzt werden. Derzeit läuft die Abstimmung mit den angrenzenden Kommunen und der IHK.

Schallschutzfensterprogramm für bestehende Straßen:

Es gibt Straßenabschnitte, an denen vorerst keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Verminderung von Lärmemissionen möglich sind oder die auch nach Umsetzung von Maßnahmen weiterhin hochbelastet sind (Beispiel KSS). Für die Abschnitte, in denen auch zukünftig die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts überschritten werden, kommen zum Schutz der Betroffenen Maßnahmen des passiven Schallschutzes (z. B. Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) in Betracht. Bislang fehlen hier noch die finanziellen Mittel zur Umsetzung.

Aktive Schallschutzmaßnahmen:

Lärm lässt sich auf dem Ausbreitungsweg durch Lärmschutzwände und -wälle oder Trog- bzw. Tunnellagen zum Teil deutlich reduzieren. Die Einsatzmöglichkeiten dieser Maßnahmen müssen im Einzelfall sorgfältig geprüft werden, da sie oft mit

großen baulichen Eingriffen und entsprechend hohen Kosten verbunden sind. Das Schließen von Baulücken z. B. durch Gewerbeimmobilien hat eine ähnliche Wirkung auf die dahinter liegenden Bereiche. Im ersten Lärmaktionsplan wird die Errichtung von Lärmschutzwänden an der Hattinger und an der Grothusstraße vorgeschlagen.

Die Lärmkartierung zeigt für die Grothusstraße zwischen Lehrhovebruch und A 42 Anwohner, die von Lärmpegeln größer 70 dB(A) und L_{Night} größer 60 dB(A) betroffen sind. Es besteht allerdings kein prioritärer Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung (s. unten). Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist dort technisch vorstellbar, aber sehr kostenintensiv und bedarf weiterer Untersuchungen und Abstimmungen. Eine kostengünstigere Lärminderungsmaßnahme besteht in der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h (s. o. Gutachten zur Geschwindigkeitsreduzierung).

Auch an der Hattinger Straße besteht kein prioritärer Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung. Lärmschutzmaßnahmen entlang der Hattinger Straße müssen durch den Straßenbaulastträger, d.h. durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW durchgeführt werden. Straßen.NRW sieht keine Möglichkeit, die gewünschte Lärmschutzwand zu realisieren, weil die Voraussetzung zur Anordnung von Maßnahmen der Lärmsanierung nicht gegeben ist.

Zur Machbarkeit von Photovoltaik auf Lärmschutzanlagen wurde in 2011/2012 eine Studie vom MKULNV durchgeführt, die zum aktuellen Zeitpunkt aber immer noch nicht veröffentlicht vorliegt.

Konzeptstrecken und Konzeptgebiet:

Im Rahmen des ersten Lärmaktionsplans 2010 wurden drei sogenannte Konzeptstrecken und ein Konzeptgebiet mit einer hohen Anzahl an Lärmbetroffenen hinsichtlich der Möglichkeiten der Lärminderung näher untersucht. Als Konzeptstrecken wurden die Polsumer Straße, die Rotthäuser Straße und die Ückendorfer Straße ausgewählt. Als Konzeptgebiet wurde das Gebiet Altstadt/Schalke definiert. In ihm sind u. a. mit der Bismarckstraße, Florastraße, Kurt-Schumacher-Straße und der Ringstraße zahlreiche Hotspot-Bereiche mit Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung gebündelt vertreten. Auf dem Maßnahmencreening aufbauend wurden für das Konzeptgebiet Altstadt/Schalke und die Konzeptstrecken Polsumer Straße, Rotthäuser Straße sowie Ückendorfer Straße Vorschläge für exemplarische Detailplanungen mit konkret umsetzbaren Maßnahmen entwickelt. Bzgl. der Umsetzung von Maßnahmen wird auf den folgenden Abschnitt verwiesen.

3. Fortschreibung der kleinräumigen Maßnahmenplanung

Da die Schwerpunkte der Aktionsplanung in Gelsenkirchen aufgrund der Ergebnisse der Lärmkartierung nach wie vor (s. o.) beim Straßenverkehr liegen, war die bestehende Prioritätenliste zu überprüfen bzw. anzupassen.

Definition von Betroffenheiten:

Lärmkarten zeigen die nach einheitlich vorgegebenen Ermittlungsmethoden berechneten Lärmbelastungen der Bevölkerung getrennt für verschiedene Lärmarten (<http://www.umgebungs-laerm.nrw.de/>).

Im Rahmen des Projektes „Sozialraummonitoring“ wurde ein Indikatorenkatalog entwickelt, mit dem Ziel eine transparente Darstellung der Lebensverhältnisse,

gesellschaftlichen Teilhabechancen und Entwicklungen im Sozialraum der Stadt Gelsenkirchen zu ermöglichen. Ein Indikator ist der Anteil der von erheblichen Straßenverkehrslärmbelastungen betroffenen Personen. Für diesen Indikator wurde auf der Grundlage der 2012 aktualisierten Lärmkarten die Anzahl der Betroffenen bezogen auf bestimmte Lärmpegelbereiche ermittelt und auf Baublockebene räumlich aggregiert.

Auf Grundlage dieser Daten konnten Straßenabschnitte mit hoher Belastung identifiziert und abgegrenzt werden, an denen die Fassadenpegel oberhalb der Prüfwerte von 70 dB(A) für LDEN und 60 dB(A) für den L_{Night} liegen (Karte 1: Fassaden-Lärmimmissionspunkte L_{Night} > 60 dB(A)). Die Betroffenenzahlen an diesen Straßenabschnitten wurden ermittelt und zu der Länge des Straßenabschnittes in Beziehung gesetzt (Betroffene pro 100 m).

Priorisierung der Straßenabschnitte:

Die Priorisierung der Straßenabschnitte erfolgte wie bei der Lärmaktionsplanung 2010. Ein hoher Handlungsbedarf besteht in den Straßenabschnitten, die im Tagesmittel und/oder in den Nachtstunden bei Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte über längere Abschnitte mehr als 40 Betroffene je 100 m aufweisen. Dies betrifft die in der Karte 2 (Anzahl Betroffener L_{Night} > 60 dB(A) je 100 m Straßenabschnitt) rot markierten Straßenabschnitte.

Ein im gesamtstädtischen Vergleich mittlerer Handlungsbedarf besteht für die Straßenabschnitte, in denen tags und/oder nachts bei Lärmbelastungen oberhalb der Auslösewerte über längere Abschnitte 10 bis 40 Betroffene je 100 m berechnet wurden. Die entsprechenden Bereiche sind in der Karte 2 gelb markiert.

Straßenabschnitte, die mit Priorität zu behandeln sind:

Ringstraße, Luitpoldstraße, Bochumer Straße, Kurt-Schumacher-Straße, Horster Straße, Wildenbruchstraße, Cranger Straße, Rotthausener Straße, Ückendorfer Straße, Bismarckstraße, Wanner Straße, Wiehagen, Darler Heide, Hagenstraße, Wodanstraße,

Maßnahmen:

Bereits im ersten Lärmaktionsplan 2010 hatte sich der größte Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung, der sich aus hohen Lärmbelastungen und einer hohen Anzahl an Lärmbetroffenen ableitet, gebündelt für die Wohnareale entlang der Bismarckstraße, Florastraße, Hohenzollernstraße, Kurt-Schumacher-Straße und Ringstraße im zentralen Bereich des Hauptzentrums Gelsenkirchen ergeben. Hinzu kamen weitere städtische Straßen außerhalb des Zentrums, die in Abschnitten einen großen Handlungsbedarf aufwiesen, nämlich die Bochumer Straße, Cranger Straße, Horster Straße, Rotthausener Straße und Ückendorfer Straße.

Der erste Lärmaktionsplan enthält für die vorgenannten Straßenabschnitte eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen. Sie entsprechen nicht einer detaillierten Planung, sondern es handelt sich um Empfehlungen, die häufig durch vertiefende Untersuchungen noch geprüft werden müssen (z. B. Gutachten zur Geschwindigkeitsreduzierung und Lichtsignalkoordinierung, siehe oben).

Maßnahmen können **aufgrund begrenzter finanzieller Mittel erst nach und nach umgesetzt** werden und führen nur schrittweise zu einer Verringerung der Betroffenenzahlen. Aus diesem Grund finden sich die Straßen, die im Lärmaktionsplan 2010 die höchste Priorität aufwiesen, größtenteils auch in der aktualisierten Prioritätenliste wieder. Eine Umsetzung von lärmmindernden

Maßnahmen erfolgt außerdem nicht streng nach Prioritäten, sondern oft im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahmen anderer Fachbereiche (z. B. Erneuerung des städtischen Kanalnetzes), um Kosten zu sparen. Dabei werden grundsätzlich für die finanziell relevanten Maßnahmen zu gegebener Zeit Maßnahmenbeschlüsse herbeigeführt.

Für die Straßen, die aufgrund der aktuellen Auswertung die höchste Priorität aufweisen, werden im Folgenden jeweils ggf. die im ersten Lärmaktionsplan (LAP 2010) vorgeschlagenen Maßnahmen, der Stand der Maßnahmenumsetzung sowie aktuelle Entwicklungen dargestellt.

Ringstraße/Luitpoldstraße:

Die Ringstraße/Luitpoldstraße liegt innerhalb des Konzeptgebietes Altstadt / Schalke. Der LAP 2010 empfiehlt zwischen Florastraße und Wildenbruchstraße eine Herabsetzung der Geschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h nachts, Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)). Außerdem wird zwischen Hauptstraße und Florastraße der Einbau von passivem Schallschutz, zwischen Hauptstraße und Wildenbruchstraße eine Überprüfung der Fahrbahnbreiten und der Straßenraumgestaltung empfohlen (Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)). Grundsätzlich sollten die Ringstraße und Luitpoldstraße laut erstem Lärmaktionsplan auf einen Rückbau der ehemaligen Straßenbahntrasse verbunden mit einer Umorganisation des Kfz- und Busverkehrs hin überprüft werden.

Aktuell:

An der Ringstraße soll 2016 mit einer Umgestaltung begonnen werden. Lärminderungsmaßnahmen werden im Rahmen des Verfahrens Berücksichtigung finden. Hierbei sollten auch die Empfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung zur Lichtsignalkoordinierung und Geschwindigkeitsbegrenzung aufgegriffen werden (Lichtsignalanlagen-Optimierung und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts für den im Gutachten betrachteten Streckenabschnitt).

Bochumer Straße:

Der erste LAP 2010 empfiehlt zwischen Munscheidstraße und Virchowstraße eine Herabsetzung der Geschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h nachts, Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)). Außerdem wird der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt empfohlen (Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)). Lärmarme Fahrbahnbeläge und die Reduzierung der Geschwindigkeiten können laut Gutachter so eine Pegelminderung um bis zu 6 dB(A) für den o. g. Abschnitt der Bochumer Straße bewirken.

Aktuell:

Die Bochumer Straße ist Teil eines städtebaulichen Sanierungsprogramms, das in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Lärminderungsmaßnahmen werden im Rahmen des Verfahrens Berücksichtigung finden. Hierbei sollten auch die Empfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung zur Lichtsignalkoordinierung und Geschwindigkeitsbegrenzung aufgegriffen werden (Grüne-Welle-Optimierung und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts für den im Gutachten betrachteten Streckenabschnitt).

Kurt-Schumacher-Straße:

Für die Kurt-Schumacher-Straße wurde im September 2012 das Handlungskonzept zur Verbesserung der Belastungssituation durch Luftschadstoffe und Lärm verabschiedet, das weitestgehend umgesetzt ist. Dazu gehören u. a.

verkehrslenkende Maßnahmen sowie eine Lichtsignalkoordinierung zur Verstärkung des Verkehrsflusses. Des Weiteren wurde bereits die Geschwindigkeit von 60 auf 50 km/h herabgesetzt. Außerdem ist in Teilen der KSS lärmoptimierter Asphalt eingebaut worden. In den nächsten Jahren sollen weitere Abschnitte lärmoptimierten Asphalt erhalten.

Die KSS ist ein Beispiel für Straßenabschnitte, an denen vorerst keine weiteren Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Verminderung von Lärmemissionen möglich sind oder die auch nach Umsetzung von Maßnahmen weiterhin hochbelastet sind. Für die Abschnitte, in denen auch zukünftig die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts überschritten werden, kommen zum Schutz der Betroffenen Maßnahmen des passiven Schallschutzes (z.B. Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) in Betracht. Bislang fehlen hier allerdings die finanziellen Mittel zur Umsetzung.

Horster Straße:

Die Horster Straße in Gelsenkirchen wird derzeit auf ihrer gesamten Länge vom Goldbergplatz bis zur Pannschoppenstraße umgebaut. Im Ergebnis wird mit der Maßnahme eine Beschleunigung des ÖPNV, eine Verbesserung der Verkehrssituation aller Verkehrsteilnehmer, eine städtebauliche Aufwertung des Umfeldes sowie eine Verbesserung der Lebensbedingungen der Anwohner erreicht. Das bedeutet aber auch eine Verbesserung der Lärmsituation. Die Einteilung der Bauabschnitte orientiert sich dabei an der Erneuerung des Kanalnetzes in der Stadt Gelsenkirchen. Die Pflastersteine werden durch Asphalt ersetzt, außerdem wird der Straßenraum umgestaltet. Insgesamt verbessert sich die Lärmsituation deutlich. An einzelnen Punkten bleibt die Lärmbelastung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bestehen, dort ist der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen.

Wildenbruchstraße:

Die Wildenbruchstraße zwischen Ring- und Scheffelstraße war im LAP 2010 noch nicht als Straße mit höchster Priorität benannt.

Aktuell:

In den nächsten Jahren ist angedacht, die Wildenbruchstraße mit einem durchgängigen Radweg zu versehen, d. h. die vierspurige auf eine zweispurige Straße zu ändern. Durch diese veränderte Gestaltung des Straßenraumes lässt sich eine Verbesserung der Lärmsituation erreichen.

Cranger Straße:

Der LAP 2010 empfiehlt u. a. zwischen Borgswiese und Oststraße eine Herabsetzung der Geschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h nachts, Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)). Außerdem wird der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt zwischen Emil-Zimmermann-Allee und Vom-Stein-Straße empfohlen (Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)).

Aktuell:

Die Verkehrsuntersuchung zur Lichtsignalkoordinierung und Geschwindigkeitsbegrenzung empfiehlt eine Grüne-Welle-Optimierung und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts für den im Gutachten betrachteten Streckenabschnitt.

Rotthausener Straße

Die Rotthausener Straße ist eine der Konzeptstrecken des LAP 2010. Im Rahmen dieses Planes wurde zwischen Zechen- und Hartmannstraße eine Herabsetzung der Geschwindigkeit (von 50 km/h auf 30 km/h nachts, Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)) empfohlen. Außerdem wurde für den Straßenabschnitt eine Prüfung auf Reduzierung überbreiter Fahrbahnen u. a. zugunsten der Anlage von Radverkehrsanlagen, breiteren Seitenräumen, Begrünung empfohlen (Wirkungsabschätzung: - 1 dB(A)).

Aktuell:

Die Verkehrsuntersuchung zur Lichtsignalkoordinierung und Geschwindigkeitsbegrenzung empfiehlt eine Lichtsignalanlagen-Optimierung und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts für den im Gutachten betrachteten Streckenabschnitt.

Ückendorfer Straße:

Die Ückendorfer Straße ist eine der Konzeptstrecken des LAP 2010. Im Rahmen des LAP 2010 wurden Straßenabschnitte für eine Reduzierung der Geschwindigkeit, für eine Veränderung der Straßenraumgestaltung sowie für eine Untersuchung auf Anwendbarkeit einer Lichtsignalkoordinierung benannt. Für eine Sanierung der Asphaltdecke wurde der Abschnitt zwischen Stadtgrenze und Bochumer Straße (Wirkungsabschätzung: - 3 dB(A)) empfohlen.

Aktuell:

Die Verkehrsuntersuchung zur Lichtsignalkoordinierung und Geschwindigkeitsbegrenzung empfiehlt eine Grüne-Welle-Optimierung und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts für den im Gutachten betrachteten Streckenabschnitt.

Bismarckstraße:

Im Rahmen des LAP 2010 wurden für eine Vielzahl von Straßenabschnitten Maßnahmvorschläge benannt.

Die Bismarckstraße wird von der Magdeburger Straße bis Münsterstraße/ Grimbergstraße/Parallelstraße derzeit in 5 Bauabschnitten komplett umgebaut. Hierbei werden die Asphaltdecken erneuert, Radwege u. Parkstreifen gebaut und auch neue Grün- bzw. Baumscheiben hergestellt. Geschwindigkeitsreduzierungen sind nicht vorgesehen, Tempo 50 bleibt. Zum jetzigen Zeitpunkt fehlen noch Maßnahmvorschläge für die Abschnitte südlich der Magdeburger Straße.

Aktuell:

Im Gutachten „Lichtsignalkoordinierung und Geschwindigkeitsreduzierung“ wird festgestellt, dass im Untersuchungsabschnitt „Bismarckstraße, südlicher Teil“ mit Abstand die meisten Menschen von einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmgesichtspunkten profitieren würden. Aus diesem Grund wird die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h sowie eine darauf angepasste Koordinierung der Lichtsignalanlagen auf der Bismarckstraße von der Hohenzollernstraße bis zur Wanner Straße (Leistungsteil 21 der Untersuchung) empfohlen. Für den nördlichen Teil der Bismarckstraße wird eine Grüne-Welle-Optimierung empfohlen.

Wodanstraße:

Diese Straße liegt in unmittelbarer Nähe zur BAB 2. Grundlage für die Umsetzung lärmindernder Maßnahmen an Autobahnen ist das Lärmsanierungsprogramm an

Bundesfernstraßen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung von Maßnahmen liegt beim Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) bzw. der Bezirksregierung Münster. Bei Lärmproblemen an Autobahnen können sich die Betroffenen an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen mit der Bitte um Prüfung wenden. Aktuell besteht für die Kommune kein Handlungsbedarf.

Hagenstraße:

Die Hagenstraße ist 2013 neu mit einer Priorität versehen worden. Es handelt sich hier um eine Tempo-30- Zone, die überwiegend beachtet wird (Drucksachen-Nr.: 914-20/153). Derzeit ist noch nicht abzusehen, welche weiteren Maßnahmen hier noch greifen können.

Die **Darler Heide**, der **Wiehagen** und die **Wanner Straße** sind ebenfalls neu mit einer Priorität versehen worden. Derzeit ist noch nicht abzusehen, welche Maßnahmen hier greifen können.

Die Ausschüsse werden um Kenntnisnahme gebeten.

Anlage 1: Karte (pdf): Fassaden-Lärmimmissionspunkte L_Night > 60 dB(A)

Anlage 2: Karte (pdf): Anzahl Betroffener L_Night > 60 dB(A) je 100 m
Straßenabschnitt

Dr. Beck - V 6 ViA. -

