

Stadt Dorsten
Der Bürgermeister

Lärmaktionsplan der Stadt Dorsten

Entwurf September 2015

Beiträge zur Stadtplanung

Der Bürgermeister Techn. Dezernat
Planungs- und Umweltamt 2015

Impressum

Herausgeber: Stadt Dorsten
Planungs- und Umweltamt
Stadtplanungsabteilung

Verfasser: Monika Jäschke

Layout / Karten: Jennifer Götte

Druck: Hauptamt
Dorsten, 09/2015

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung	5
1.1	Einleitung - Lärm	5
1.2	Gesetzliche Grundlagen	6
1.3	Lärmkartierung	7
1.4	Lärmaktionsplanung	7
II.	Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung Stadt Dorsten	8
2.1	Gebietsbeschreibung	8
2.2	Stufe I - Ergebnisse und Zusammenfassung	8
2.3	Stufe II - Ergebnisse Straße	9
2.4	Berichterstattung EU	14
2.5	Meldung Straßenbaulastträger	14
2.6	Bürgerbeteiligung	15-27
2.7	Ergebnisse Schiene	28
2.8	Ruhige Gebiete	31
2.9	Fazit/Ausblick	31
III.	Bericht Lärmkartierung	32
3.1	Bericht Lärmkartierung	32-37

I. Einleitung

1.1 Einleitung - Lärm

Lärm ist praktisch überall und rund um die Uhr vorhanden. Ein Hauptverursacher ist das stetig steigende Verkehrsaufkommen (Straßen, Schienen- und Flugverkehr).

Viele Menschen sind daher hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Diese beeinträchtigen ihre Gesundheit und mindern die Lebensqualität. Schon bei Schalldruckpegeln von 55 dB(A) kann ein Geräusch als belästigend empfunden werden und bei längerer Dauer die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden des Menschen erheblich beeinträchtigen. Bereits ab 65 bis 75 dB(A) kann Lärm wie ein Stressfaktor wirken und gesundheitliche Schäden verursachen. Neben Lärm stellen auch andere verkehrsbedingte Luftschadstoffe wie Feinstaub oder NOx eine große Belastung für die Gesundheit dar. Reduzierung des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs und somit auch des Lärms ist nur erreichbar durch die Kombination vieler unterschiedlicher Instrumente (z. B. Fahrzeugtechnik, Verkehrs- und Stadtplanung). Die europäische Umgebungsärmrichtlinie gehört zu den Instrumenten, um Lärminderung europaweit zu thematisieren und voranzutreiben.

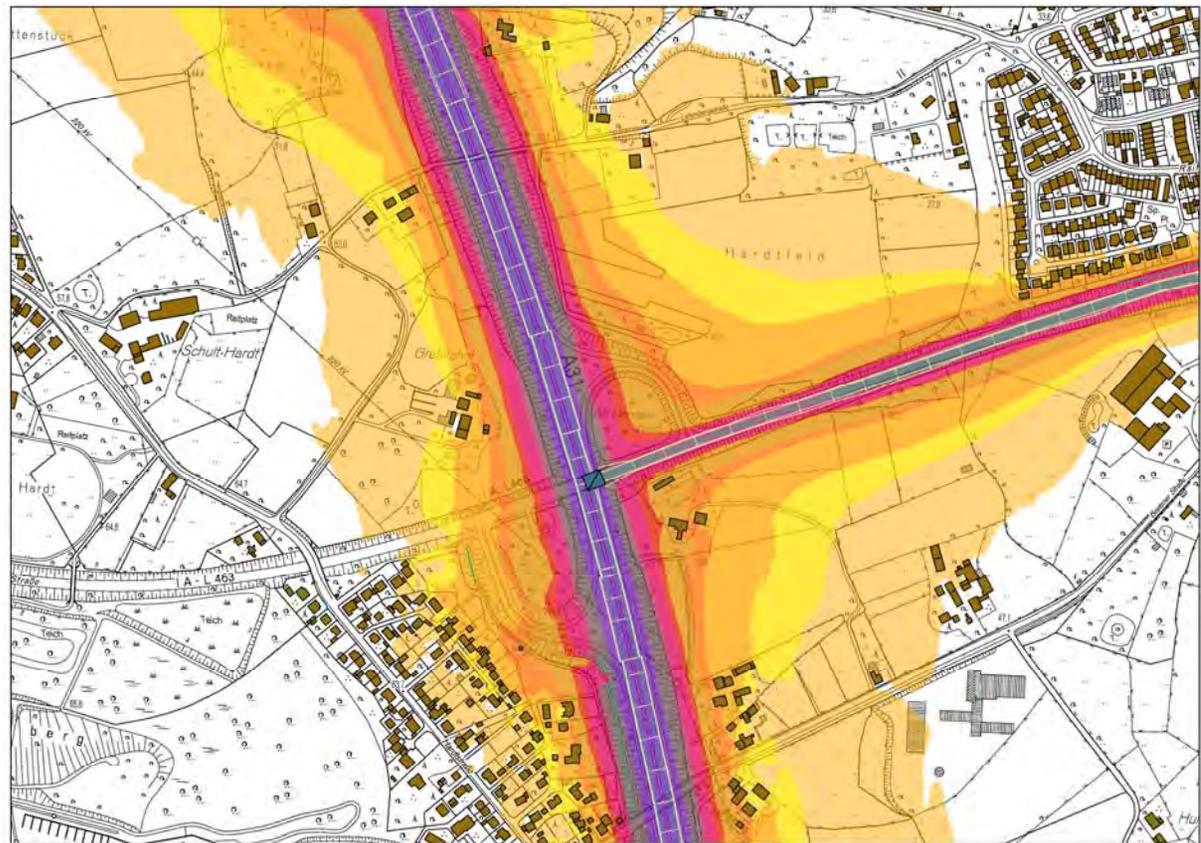


Abb.: Ausschnitt aus dem Lärmaktionsplan im Anschlussbereich A31, Stadt Dorsten

I. Einleitung

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Die Umgebungslärmrichtlinie wurde 2002 verabschiedet. Sie ermöglicht es, die lokale Lärmbelastung mit einem europaweit angeglichenen Verfahren zu ermitteln, sowie Lärminderungsmaßnahmen darzustellen. Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte 2005 im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) § 47a - f.

Ziel der europaweit wirkenden Umgebungslärmrichtlinie ist es zum einen, Lärmprobleme und Lärmauswirkungen "sichtbar" zu machen (im Wesentlichen Straßen-, Schienenverkehrs- sowie Fluglärm). Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Flächen im Stadtgebiet als „**ruhige Gebiete**“ auszuweisen. Für diese Gebiete sind Maßnahmen zu erarbeiten, die vor weiterer Verlärmung schützen.

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt einen festen Zeitplan für die Ausarbeitung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen vor. Nach der Stufe 1 sind in zeitlichen Intervallen von fünf Jahren sowohl Lärmkarten als auch Lärmaktionspläne zu überprüfen.

Lärmquelle	Aktion/Termine	Stufe
Hauptverkehrsstraßen über 3 Mio. Fahrzeuge pro Jahr	Lärmkartierung 30. Juni 2012 Lärmaktionsplanung 18. Juli 2013	ab Stufe 2 (Überprüfung und ggf. Überarbeitung wiederkehrend alle 5 Jahre)
Haupteisenbahnstrecken Über 30.000 Züge pro Jahr		
Großflughäfen über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr		
Hauptverkehrsstraßen über 6 Mio. Fahrzeuge pro Jahr	Lärmkartierung 30. Juni 2007 Lärmaktionsplanung 18. Juli 2008	Stufe 1 (bereits abgeschlossen)
Haupteisenbahnstrecken Über 60.000 Züge pro Jahr		
Großflughäfen über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr		

I. Einleitung

Darüber hinaus verpflichtet die EU-Richtlinie die Mitgliedstaaten bei der Lärmaktionsplanung zu größtmöglicher Transparenz. Die Öffentlichkeit soll die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne aktiv mitzuwirken. Dazu müssen die zuständigen Behörden die Lärmkarten - auch unter Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien - zugänglich machen. Die Öffentlichkeit kann sich über die Lärmsituation informieren und anschließend ihre Interessen zur Lärminderung in die Lärmaktionspläne einbringen.

1.3 Lärmkartierung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert, die sogenannte "Lärmkartierung" (24-h-Werte, Nachtwerte) für alle Städte. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) erstellt für Kommunen unter 100.000 EW die Lärmkarten. Die größeren Städte müssen die Lärmkarten selbst erstellen. Kartiert werden durch das LANUV nur Landes- und Bundesstraßen mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen.

Erfasst wurden in der 1. Phase zunächst Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Millionen Fahrzeugen im Jahr und Hauptschienenstrecken mit

mehr als 60.000 Zügen im Jahr. In der 2. Phase wurden alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeuge im Jahr und Hauptschienenstrecken mit über 30.000 Zügen im Jahr kartiert.

Die Ausarbeitung der Lärmkarten an den Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes ist durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen. Das Gesetz sieht zudem die Zuständigkeit der Behörde für die Ausarbeitung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ab dem 1. Januar 2015 vor.

1.4 Lärmaktionsplanung

Aus den Lärmkarten sollen Lärmaktionspläne entwickelt werden. Die Verantwortung dafür liegt in Nordrhein-Westfalen bei den Städten und Gemeinden.

Lärmprobleme und -auswirkungen sollen darin dargestellt und Möglichkeiten der Lärminderung aufgezeigt werden. Vor allem sollen die Pläne helfen, Umgebungslärm rund um Hauptlärmquellen zu bekämpfen und sogenannte "ruhige Gebiete" vor der Zunahme von Lärm schützen. Ein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung konkreter

Maßnahmen entsteht durch die Aktionspläne jedoch nicht.

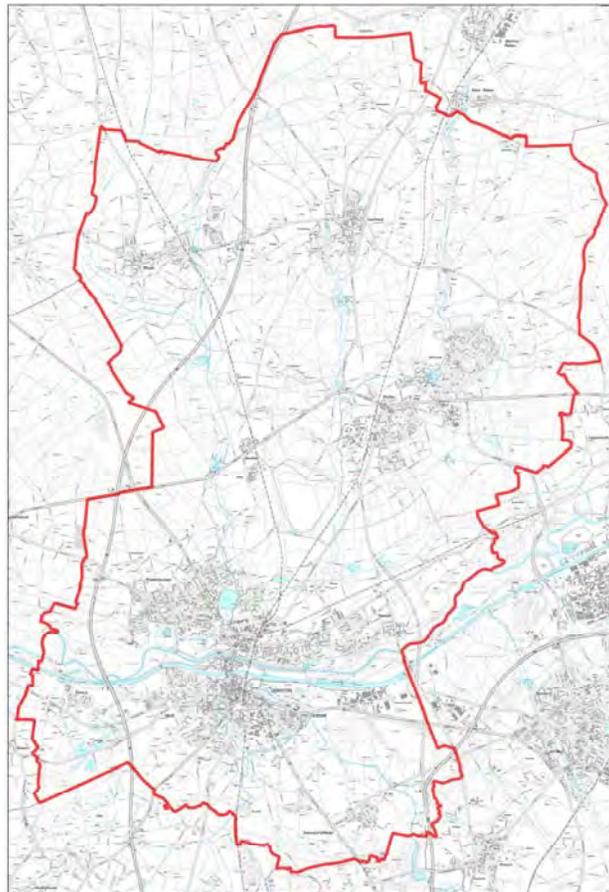
Die Umgebungslärmrichtlinie selbst gibt keine Grenz- oder Richtwerte für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans vor. Vom Land NRW wurde daher eine entsprechende Planung bei Lärmpegelwerten von 70 Dezibel L_{den} (Lärmpegel Day Evening Night = 24-Stundenwert) und 60 Dezibel L_{night} (Nachtwert) empfohlen (vgl. [Runderlass](#): Punkt 2: Aufstellung von Lärmaktionsplänen).

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

2.1 Gebietsbeschreibung - Stadt Dorsten

Die Stadt Dorsten ist eine Mittelstadt am Rande des Ruhrgebietes (Einwohner: rund 76.000). Sie gehört zum Kreis Recklinghausen und ist mit einer Größe von 171,2 km² die flächenmäßig größte der zehn Städte. Die elf Stadtteile zeigen urbane, aber auch dörfliche Strukturen. Das Stadtgebiet ist durch die [Autobahnen A 31](#) und [A 52](#), die [Bundesstraßen B 58](#), [B 224](#) und [B 225](#) sowie die Landesstraßen L 463, L 607 und L509 sehr gut an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Der [Bahnhof Dorsten](#) wird vom [Regional-Express RE 14](#), Der Borkener und den [Regionalbahnen RB 43](#), Emschertal-Bahn, [RB 44](#), Der Dorstener und [RB 45](#), Der Coesfelder bedient.

Abb.: Stadtplan, Stadt Dorsten



2.2 Stufe I - Ergebnisse und Zusammenfassung

Die Stufe 1 der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ist abgeschlossen. Lärmkartiert wurden Landes- und Bundesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von 6 Mio. Fahrzeugen. Der Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Dorsten hat in seiner Sitzung am 09.12.2009 den Lärmaktionsplan - Stufe 1 beschlossen. Die Straßen bzw. Straßenabschnitte in Dorsten, an denen erhöhte Lärmpegel vorlagen, wurden dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständigen Baulastträger gemeldet. Auf Grundlage der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) wurden vom Landesbetrieb lärmtechnische Berechnungen durchgeführt. Danach liegen die Lärmwerte an der B 58 und der B 224 über den geltenden Auslösewerten für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen. Für die betroffenen Hauseigentümer bestand die Möglichkeit, Förderungen für Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Einbau von Lüftungen) durch den Straßenbaubetrieb NRW zu erhalten. Die betroffenen Eigentümer wurden durch die Stadt Dorsten auf diese Möglichkeit hingewiesen. Nach Auskunft von Straßen NRW sind 2 Anträge bislang bewilligt.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

2.3 Stufe II - Ergebnisse Straße

Seit September 2012 liegen die Daten der Lärmkartierung der Stufe 2 vor. Über das Lärmportal des Landes NRW

www.umgebungslaerm.nrw.de können die Daten eingesehen werden. In der Stufe 2 der Lärmkartierung wurden alle Bundes- und Landesstraßen mit einer jährlichen Belastung von 3 Mio. Fahrzeugen kartiert. In Dorsten handelt es sich dabei um Straßenabschnitte folgender Autobahnen, Landes- und Bundesstraßen: A 31, A 52, B 225, B 58, B 224, L 509, L 463.

Vom Land NRW empfohlene Auslösewerte laut Runderlass für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (siehe auch Erläuterungen in den Ausführungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung) sind:
70 Dezibel L_{den} (Lärmpegel Day Evening Night = 24-Stundenwert)
60 Dezibel L_{night} (Nachtwert)

Nachfolgend sind tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Flächen, Wohnhäuser, Schulgebäude und Krankenhäuser für Dorsten zusammengefasst.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$	>55.. ≤60	>60.. ≤65	>65.. ≤70	>70.. ≤75	>75
N	1173	863	725	158	3

$L_{night}/dB(A)$	>50.. ≤55	>55.. ≤60	>60.. ≤65	>65.. ≤70	>70
N	908	690	404	3	0

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen u. Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$	>55	>65	>75
N Wohnungen	954	414	0
N Schulgebäude	5	0	0
N Krankenhäuser	0	0	0

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Geschätzte Gesamtzahl der betroffenen Personen nach Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraße, nur als Summe für die Straßentypen erfasst.

Bundesstraßen gesamt (B 225, B 58 und der B 224)

Anzahl der betroffenen Personen

Lden/dB(A)	55-60	60-65	65-70	70-75	75
	624	530	526	150	0

Lnight/dB(A)	50-55	55-60	60-65	65-70	70
	514	483	365	0	0

Landesstraßen (Teile der L 509, L 463)

Anzahl der betroffenen Personen

Lden/dB(A)	55-60	60-65	65-70	70-75	75
	319	290	183	4	0

Lnight/dB(A)	50-55	55-60	60-65	65-70	70
	307	191	28	0	0

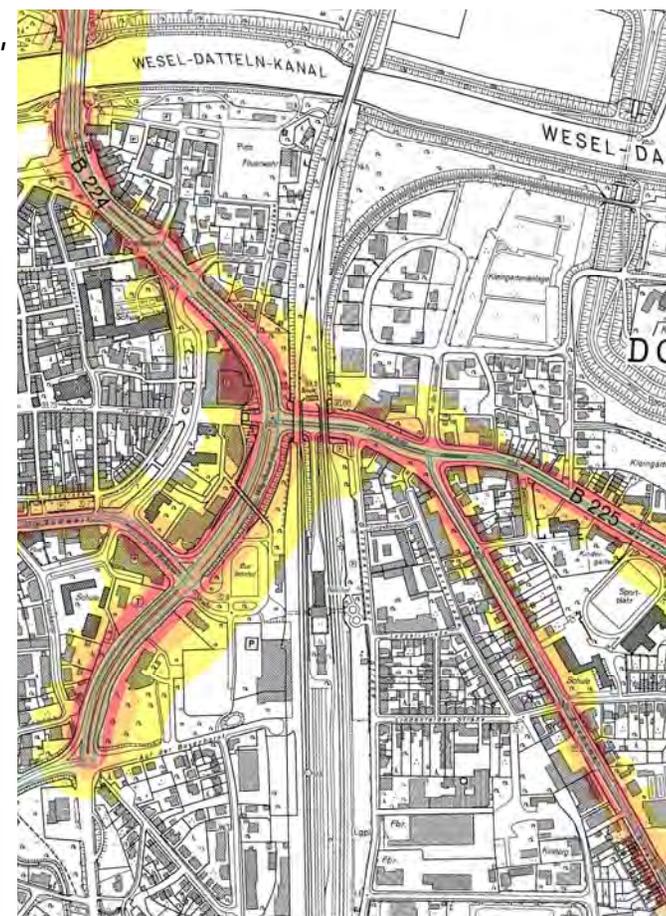


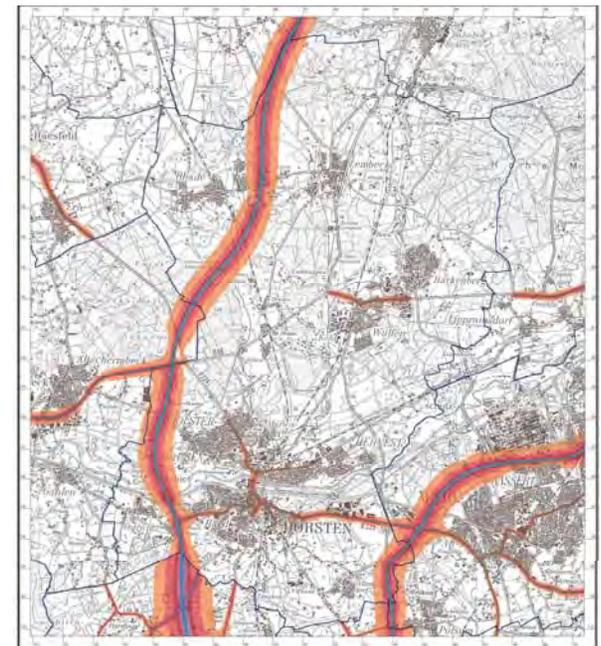
Abb. Ausschnitt Knotenpunkt B 224 und B225, Stadt Dorsten

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Autobahnen A 31, A 52

Anzahl der Personen

Lden/dB(A)	55-60	60-65	65-70	70-75	75
	209	50	14	3	1
Lnight/dB(A)	50-55	55-60	60-65	65-70	70
	85	19	7	1	0



Ergebnisse der Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012 - Straßenverkehr 24 h
(Seite 12) →

Ergebnisse der Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012—Straßenverkehr nachts
(Seite 13) →



Umgebungsärm in NRW



Ergebnisse
der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EU v. 26.6.2002
Erstellt im Jahr 2012 von: Umweltministerium, NRW
Copyright: Geobase NRW

Stadt Dorsten

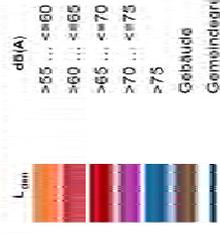
GKZ: 05562012
NUTS3: DEA36

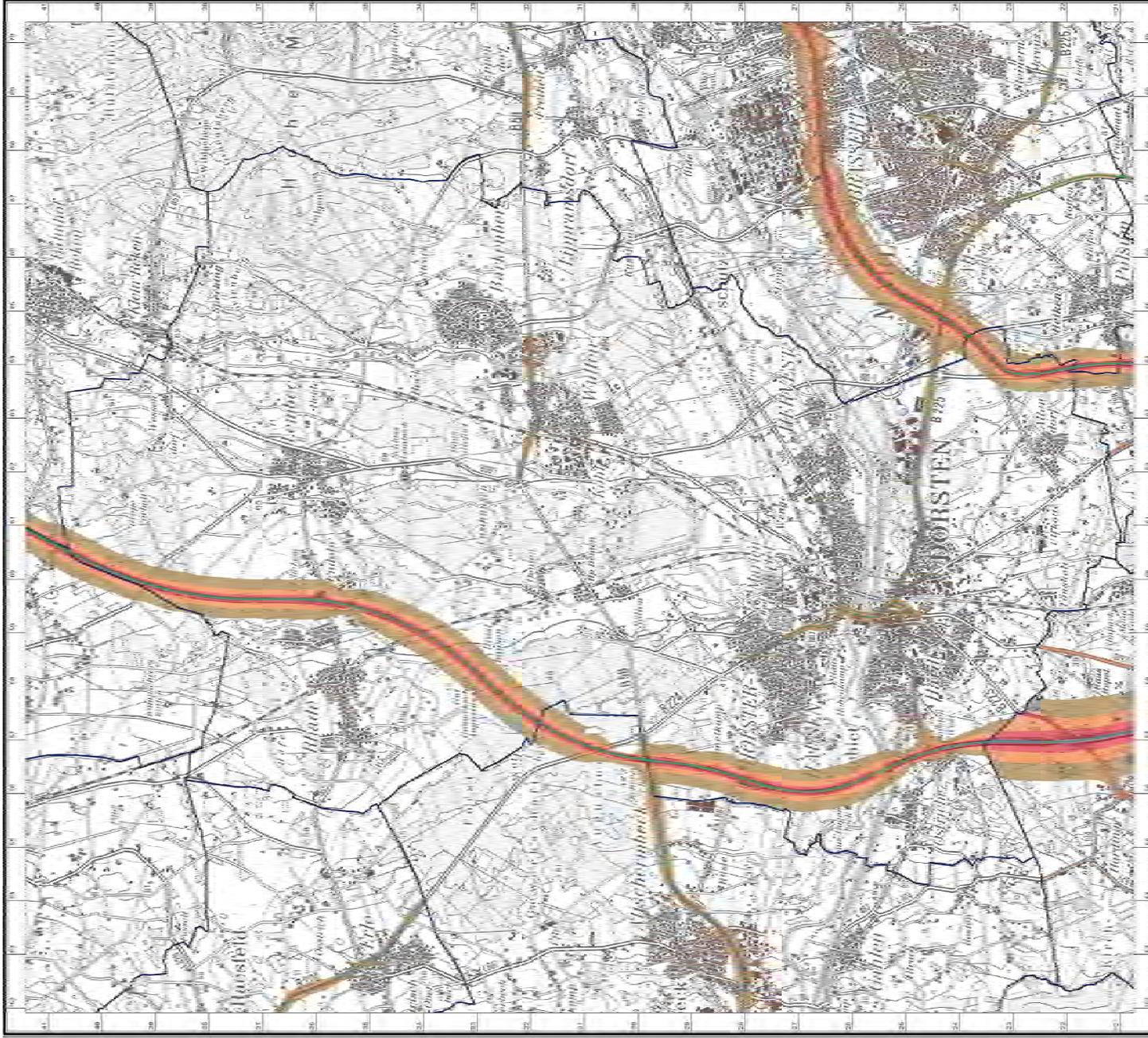


Kartierung

LARUV NRW

Straßenverkehr 24h





Umgebungsärm in NRW



Ergebnisse
der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EU v. 26.6.2002
Ergebnisse siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Großstadtler, Geoball NRW

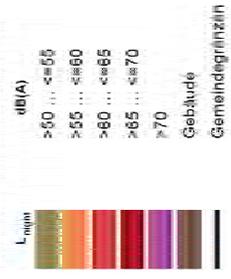
Stadt Dorsten

GKZ: 05562012
NUTS3: DEA36



Kartierung IANIV NRW

Straßenverkehr nachts



II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

2.4 Berichterstattung an die EU

Die Berichterstattung an die EU erfolgte freigestellt im November 2013. Der Bericht ist im Anhang beigefügt. Der fertig gestellte Lärmaktionsplan wird nach Beschlussfassung über das LANUV der EU gemeldet.

2.5 Meldung Straßenbaulastträger

Sämtliche kartierten Hauptverkehrsstraßen auf dem Stadtgebiet liegen nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Dorsten. Baulastträger ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sowie Vorschläge zur Lärmreduzierung wurden dem Baulastträger schriftlich umgehend mitgeteilt. Nach Angaben des Straßenbaulastträgers findet eine sukzessive Überprüfung der Lärmsituation an einer Vielzahl von Autobahnen- und Bundesstraßen statt. Hierdurch werden Handlungsmöglichkeiten gemäß den Kriterien der Lärmsanierung unter Einbeziehung der Lärmaktionspläne der Kommunen erarbeiten.

Lärmsanierung an bestehenden Straßen wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus

den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990" (RLS-90).

Grundvoraussetzung für eine Lärmsanierung an Straßen, die im Zuständigkeitsbereich von Straßen NRW liegen, ist eine Überschreitung der Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie. Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenem Verfahren berechnet.

Für Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete gelten tagsüber 67 dB (A) und nachts 57 dB(A) als maßgebliche Immissionswerte. Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete liegen die maßgeblichen Werte an Bundesfernstraßen tagsüber bei 69 dB(A) und nachts bei 59 dB (A). An Landesstraßen gelten die Werte von 67 dB (A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. In Gewerbegebieten sind tagsüber 72 dB(A) und nachts 62 dB(A) maßgeblich.

Lärmsanierungsprogramme beinhalten aktive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Bau von Wällen,

Wänden, lärmindernden Fahrbahnoberflächen sowie Maßnahmen zum passiven Schallschutz wie z. B. Einbau von Schallschutzfenstern, Lüftungsanlagen.

Die Lärmkarten gemäß Umgebungslärmrichtlinie werden nach dem Berechnungsverfahren VBUS erstellt und sind somit nicht direkt vergleichbar mit der RLS 90. Lärmberechnungen nach RLS 90 bestätigen jedoch die Lärmbelastungen an den untersuchten Hauptverkehrsstraßen in Dorsten. Grundsätzlich kann jeder Bürger einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an Straßen NRW stellen.

2.6 Bürgerbeteiligung

Die öffentliche Auslegung der Lärmkarten sowie des Berichtes an die EU und damit verbunden der Aufruf zur Bürgerbeteiligung hat nach Bekanntgabe im Amtsblatt der Stadt Dorsten im Zeitraum von 29.11.2013 – 10.01.2014 stattgefunden. Insgesamt sind 12 Anregungen, Stellungnahmen und Fragestellungen eingegangen. Diese wurden in tabellarischer Form aufgeführt und die entsprechenden Antworten, Handlungswege und Lösungsmöglichkeiten als Abwägungsvorschlag gegenüber gestellt.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Nachfolgende Vorschläge, Anregungen und Fragestellungen zur Lärmkartierung sind im Rahmen der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung im Zeitraum vom 29.11.2013 – 10.01.2014 eingegangen (12 Eingaben). Eingaben zu bestimmten Straßenabschnitten wurden in den meisten Fällen von Anwohnern eingebracht. Sämtliche Lärmbelastungen wurden dem Straßenbaulastträger bereits übermittelt. Für einzelne konkrete Belastungsschwerpunkte werden gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und den zuständigen Fachämtern Lösungen zur Lärmreduzierung geprüft.

Bürgeranregungen/ -beschwerden/ -fragen zur Lärmkartierung nachfolgender Landes- und Bundesstraßen

Hinweise, Vorschläge, Zuständigkeiten, Lösungsmöglichkeiten

L 463 (Gahlenerstr./Königsberger Allee) Teilstrecke Autobahnzubringer – Richtung Innenstadt

- Durchgehende Geschwindigkeitsfestlegung auf 70 km/h auf der Königsberger Allee (wie auch auf dem Teilstück Richtung Östrich/Gahlen hier ist z. B. 70 km/h, kaum Wohnbebauung). Der Geschwindigkeitswechsel auf einer Strecke von ca. 300 – 400 m (70 km/h – 100 km/h – 70 km/h – 50 km/h) bedingt eine ständige Beschleunigung und Abbremsung und führt somit zu erhöhten Lärmpiks. Insbesondere Motorradfahrer nutzen dieses Teilstück, um ordentlich Gas zu geben. Vorschlag: Einführung einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von 70 km/h auf der gesamten Strecke bis zum innerörtlichen Bereich. Möglicherweise kann so eine Lärmreduzierung erreicht werden. ⇒ Die Lärmkartierung zeigt hohe Lärmpegel an der L 463 sowie auch in den dort angrenzenden Wohnstraßen z. B. Danziger Str./ Allensteiner Weg (tagsüber in Teilen 55 – 70 dB nach Lärmkartierung LANUV);

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

- Wallverstärkung bzw. -verbesserung auf der Königsberger Allee auf der Seite der Wohnbebauung (Danziger Str. usw.), möglicherweise auch noch Lärmschutz an dem Maschendrahtzaun anbringen.



Foto: L 463 (Gahlener Straße / Königsberger Allee), Stadt Dorsten

⇒ Rechtliche Rahmenbedingungen

Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen dienen dem übergeordneten Verkehr. Deshalb hat auf diesen Straßen auch der Verkehr Vorrang. Geschwindigkeitsbegrenzungen dürften nach Änderung der Straßenverkehrsordnung gemäß der Regelungen in den §§ 39 Abs. 1 und 45 Abs. 9 nur noch angeordnet werden, wenn aufgrund der örtlichen Verkehrsverhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer erheblichen Gefährdung übersteigt (Kommentar zur StVO). Die geltenden Geschwindigkeitsgrenzen sind auch unter dem Gesichtspunkt des Lärm- und Abgasschutzes verfassungsgemäß (BVerfG DAR 1996,92). Das schließt nicht aus, dass bei übermäßiger Lärm- und Abgasentwicklung an einzelnen Straßenstrecken Tempoüberbeschränkungen angeordnet werden können.

⇒ Vorgehen/ Ergebnis:

Die Stadt Dorsten als Ordnungsbehörde prüft derzeit in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und zuständigen Behörden die Temporeduzierung an diesem Streckenabschnitt. Erforderlich ist möglicherweise ein Nachweis über eine übermäßige Lärmentwicklung an dem Streckenabschnitt. Ebenfalls ist zu prüfen, ob der Wall so ausgeführt ist, dass er dem Schutzanspruch gem. Bebauungsplan bzw. gem. Planfeststellung gerecht wird. Für die an den Straßen wohnenden Bürger besteht grundsätzlich die Möglichkeit, beim Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses zu beantragen. An den Bundes- und Landesstraßen gibt es Förderungen für passiven Schallschutz. Informationen hierzu gibt es beim Straßenbaulastträger.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

- Bau eines Kreisverkehrs statt Ampel an der Kreuzung Königsberger Allee/ Gahlener Straße ⇒ Auf der Gahlener Straße ist schon heute eine Grüne Welle eingerichtet, bei der es, bedingt durch die sehr hohe Verkehrsbelastung auch aus den Nebenrichtungen, in den Hauptverkehrszeiten zu Störungen bzw. Unterbrechungen kommt. Die Stadt Dorsten wird nach Abschluss der Baumaßnahmen für das neue Einkaufszentrum am Lippetor in Abstimmung mit dem Baulastträger der Bundes- und Landesstraßen die Verkehrssituation im Stadtkern Dorsten neu bewerten und die Grüne Welle in Zusammenarbeit mit dem Baulastträger auch unter Einsatz neuer Geräte und Schaltungen soweit möglich optimieren. Der Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz ist Bestandteil des vom Umwelt – und Planungsausschuss beschlossenen Kreisverkehrsprogramms. Dies wurde als Ausbauprogramm dem Straßenbaulastträger 2006 vorgeschlagen. Der Kreisel ist aber aus Kostengründen kurzfristig nicht realisierbar. Die Stadt Dorsten wird, sobald ein Neubau des Knotenpunktes ansteht, mit dem Baulastträger auch die Alternative „Kreisel“, unter dem Gesichtspunkt Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit auch der Lärmentwicklung im Bereich des Übergangs freie Strecke / Ortsdurchfahrt der L 463, besprechen.
- Verstetigung des Verkehrs – Grüne Welle
- Erneuerung des Fahrbahnbelages auch auf dem Teilstück Autobahnzubringer Richtung Innenstadt – Aufbringung eines lärmoptimierten Belages ⇒ Die Reifen und Motorgeräusche sind die dominierende Geräuschquelle im Straßenverkehr. Hier kann der Einsatz von lärmoptimierten/ lärmminimierenden Fahrbahnoberflächen einen Beitrag zur Verringerung des Lärms leisten. Für Straßen außerorts stehen eine Reihe von Fahrbahnbelägen mittlerweile zur Verfügung. Auch für innerörtliche Straßen haben sich in den letzten Jahren technische Möglichkeiten gezeigt. Ein Hauptproblem ist bei den Fahrbahnbelägen die akustische Haltbarkeit und die höheren Kosten.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

- Hohes LKW –Aufkommen auf der L 463, da diese die Stadt durchqueren, um dadurch schneller z. B. auf die Autobahnen 52 und 43 zu gelangen (Verbindungsstrecke zwischen den Autobahnen). Vorschlag: Nächtliches LKW Fahrverbot auf dieser Strecke (Beispiel Stadt Essen).
 - ⇒ Auf einem Teilstück der Glück-Auf-Str. wurde ein lärmreduzierender Straßenbelag (LOA) bereits vor Jahren durch die Stadt Dorsten verlegt. Weiteres ist derzeit nicht in Planung. Mit dem Baulastträger wird, wenn Straßenschäden vorhanden sind, die eine erhöhte Lärmbelastung verursachen, Gespräche über eine möglichst kurzfristige Deckensanierung, geführt werden.
 - ⇒ Die Regulierung der Geschwindigkeit bis hin zum nächtlichem Fahrverbot ist im klassifizierten Hauptverkehrsnetz nicht ohne weiteres möglich. Alternativstrecken sind hier nicht vorhanden.
 - ⇒ Zu einer dauerhaften Entlastung - und damit auch einer spürbaren Lärmreduzierung dieses Straßenzuges - könnte es nur kommen, wenn, wie im Flächennutzungsplan angesprochen und im Verkehrsentwicklungsplan (Netzfall 2) berechnet, die südliche Ringstraße zwischen der B225 Marler Straße und der L463 Königsberger Allee gebaut würde. Durch diese Südumgehung würde der Stadtkern und die Ortsdurchfahrten der L463 und der B225 vom Durchgangsverkehr und den Verkehren zwischen den Autobahnen A31 und A52 /A43 frei gezogen. Nach dem Bau einer Ringstraße und einer Abstufung der L463 zu einer Gemeindestraße bestünde dann die Möglichkeit, durch punktuelle Maßnahmen die Fahrgeschwindigkeiten weiter zu senken.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

L 463 (Gahlener Strasse/Königsberger Allee) Teilstrecke Autobahzubringer – Richtung Östrich

- Lärmschutzmöglichkeiten prüfen – Teilstück Richtung Östrich (hier liegt keine Lärmkartierung vor (Anwohner Baumbachstr. fühlen sich lärmbe- lastet vor allem durch LKW-Aufkommen). ⇒ Eine Lärmkartierung in diesem Teilbereich liegt nicht vor, da das Ver- kehrsaufkommen unter 3 Millionen Kfz liegt. Wohnbebauung ist in dem Teilstück gering. Es besteht jedoch für den Bürger die Möglichkeit, beim Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation im Bereich sei- nes Wohnhauses zu beantragen.

B 224 (Innenstadt - Richtung Gelsenkirchen) Kartiert ist nur ein Teilstück bis ungefähr Höhe Lortzingstraße

Auch in diesem Streckenabschnitt würde es erst zu einer dauerhaften Entlastung und damit auch einer spürbaren Lärmreduzierung im Bereich der Orts- durchfahrt kommen, wenn wie im Flächennutzungsplan angesprochen und im Verkehrsentwicklungsplan (Netzfalle 2) berechnet die südliche Ringstraße zwischen der B 225 Marler Straße und der L 463 Königsberger Allee gebaut würde. Durch diese Südumgehung könnten dann der Stadtkern und auch die Ortsdurchfahrt der B224 teilweise vom Durchgangsverkehr und den Verkehren zu den Autobahnen A 31 und A 52 /A 43 frei gezogen werden.



Foto: B 224, Stadt Dorsten

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

- Absenkung der Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h von der Kreuzung Altendorfer Str. bis zur Einmündung Gildenweg (Teilstück nach dem Gildenweg ist bereits auf 50 km/h herabgesetzt). Durch bergbauliche Einwirkungen in der Fahrbahndecke kommt es zu zusätzlichen bzw. zu stärkeren Lärmemissionen ⇒ Zur Temporeduzierung und StVO siehe Stellungnahme zu L463
Der Straßenbaulastträger prüft regelmäßig den Zustand der Straßen. Die Straßenbeschaffenheit durch Bergschäden wird beim Baulastträger durch die Verkehrsteilung noch mal angesprochen.
- Zusätzliche nachträgliche Messung/ Lärmkartierung in dem nicht lärmkartierten Straßenabschnitt an der B 224 durchführen ⇒ Lärmkarten sind durch Berechnungsverfahren VBUS ermittelte Werte. Die Berechnungen werden für Kommunen unter 100.000 EW durch das LANUV erstellt. Kartiert wurden in der Stufe II nur Straßen bzw. Straßenabschnitte, deren Verkehrsaufkommen über 3 Millionen Kfz liegen. Die Stadt Dorsten kann derartige Lärmkarten aufgrund fehlender Software und Personal nicht erstellen. Es besteht aber die Möglichkeit, dass Hauseigentümer formlos beim Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation beantragen.

B 224 (Innenstadt - Richtung Holsterhausen)

- B 224 (Borkener Strasse Richtung Holsterhausen) ⇒ Auf der Borkener Straße ist schon heute eine Grüne Welle eingerichtet, bei der es, bedingt durch die sehr hohe Verkehrsbelastung auch aus den Nebenrichtungen, in den Hauptverkehrszeiten zu Störungen bzw. Unterbrechungen kommt.
- Bürgereingaben lagen nicht vor ⇒ Die Stadt Dorsten wird nach Abschluss der Baumaßnahmen für das neue Einkaufszentrum am Lippetor in Abstimmung mit dem Baulastträger der Bundes- und Landesstraßen die Verkehrssituation im Stadtkern Dorsten und auch in Holsterhausen neu bewerten und die Grüne Welle unter Einsatz neuer Geräte und Schaltungen soweit möglich optimieren.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

B 225 (Richtung Innenstadt - Marl)

- Sehr hohes LKW-Aufkommen auch nachts auf der Strecke Richtung A 52. Viele nutzen diese Strecke, um schneller auf die A 31 zu gelangen (Abkürzung). Könnte hier ein nächtliches LKW-Fahrverbot von 22:00 Uhr – 6:00 Uhr eingeführt werden (Beispiele in Nachbarstädten z.B. Essen)

Die Regulierung der Geschwindigkeit bis hin zum nächtlichem Fahrverbot ist im klassifizierten Hauptverkehrsnetz nicht ohne weiteres möglich. Alternativstrecken sind hier nicht vorhanden.

Zu einer dauerhaften Entlastung und damit auch einer spürbaren Lärmreduzierung dieses Straßenzuges könnte es nur kommen, wenn, wie im Flächennutzungsplan angesprochen und im Verkehrsentwicklungsplan (Netzfalle 2) berechnet, die südliche Ringstraße zwischen der B 225 Marler Straße und der L 463 Königsberger Allee gebaut würde. Durch diese Südumgehung würden der Stadtkern und die Ortsdurchfahrten der L463 und der B225 vom Durchgangsverkehr und den Verkehren zwischen den Autobahnen A31 und A52 /A43 frei gezogen. Nach dem Bau einer Ringstraße und somit einer Entlastung des Straßenzuges bestünde dann die Möglichkeit, durch punktuelle Maßnahmen, Reduzierung des Querschnittes und Begrünung die Fahrgeschwindigkeiten zu senken und zu verstetigen und damit auch die Lärmentwicklung zu senken.

Bundesstraße B 58

- Bürgeranregungen lagen nicht vor ⇒ Lärmbelastung wie bereits in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung liegt vor. Betroffene Bürger können das Lärmschutzprogramm des Bundes unter bestimmten Voraussetzungen nutzen. Durch den Neubau und die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt mit einzelnen beruhigenden Elementen wie Mittelinseln, optischer Reduzierung des Straßenquerschnittes (alleeartige Bepflanzung) und dem Einsatz von untereinander synchronisierten Signalanlagen wurde der Verkehrsfluss bereits verstetigt, die Fahrgeschwindigkeiten und damit auch die Lärmentwicklung reduziert.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Zu einer dauerhaften Entlastung und damit auch einer spürbaren Lärmreduzierung im Bereich der Ortsdurchfahrt der B 58 wird es erst kommen, wenn, wie im Flächennutzungsplan dargestellt und im Verkehrsentwicklungsplan (Netzfalle 2) berechnet, die B 58n von der Hauptzufahrt Barkenberg und dem Kottendorfer Feld und die L 608n von der Straße An der Wienbecke bis zur Weseler Straße / Wien-becker Mühle gebaut wird.

Durch diese Ortsumgehungen wird der Ortskern Wulfen vom Durchgangsverkehr und den Verkehren zwischen den Autobahnen A 31 und A 43 frei gezogen.

Nach dem Bau der Umgehungen besteht die Möglichkeit durch punktuelle Maßnahmen, Reduzierung des Querschnittes und Begrünung die Fahrgeschwindigkeiten im Bereich der Ortsdurchfahrten der B58 und der L608 zu senken und zu verstetigen und damit auch die Lärmentwicklung zu senken.

A 31

- Lärm der A 31 in den Wohngebieten Hardt/ Östrich sowie Holsterhausen und Rhade je nach Wetterlage sehr störend. Wunsch nach Geschwindigkeitsreduzierung auf der Strecke und aktiven Lärmschutz im Bereich der Autobahnbrücke über Wesel/Datteln Kanal und Lippe - Östrich . ⇒ Lärmwerte liegen für die Wohngebiete Östrich/ Hardt nicht vor. Generell gibt es aus diesen Wohngebieten kontinuierlich Lärmbeschwerden. Es besteht die Möglichkeit, dass Hauseigentümer formlos beim Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation beantragen. Temporeduzierungen wurden durch die Straßenverkehrsbehörde Münster bislang abgelehnt.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

L 509 (Gemeindedreieck Richtung Hervest)



Für diesen Streckenabschnitt gab es keine Bürgereingaben.

Der Sachstand an der L 509 Richtung Hervest ist folgender:

Die Gesamtbaumaßnahme ist noch nicht abgeschlossen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der L509 sind - ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen - durch den Bau der 3 Kreisverkehrsplätze und die Reduzierung des Straßenquerschnittes im Geschäftsbereich bereits jetzt gesunken. Die Reduzierung der Geschwindigkeit sowie die Erneuerung der gesamten Fahrbahndecke haben auch zu einer Reduzierung des Verkehrslärmes geführt.

Es ist damit zu rechnen, dass sich nach Fertigstellung der Fürst-Leopold-Allee (FLA) die Verkehrsbelastung und damit auch der Verkehrslärm auf der L509 zwischen der Freiligrathstraße und der Joachimstraße noch einmal reduziert. Hierzu liegen Verkehrsgutachten vor.

Mit einer weiteren Entlastung und Beruhigung zwischen der Freiligrathstraße und der Joachimstraße ist zu rechnen, wenn wie von der Stadt geplant die FLA östlich der Freiligrathstraße direkt auf die L509 aufgesetzt wird, und die Landstraße auf die FLA verlegt und der v.g. Abschnitt zur städtischen Straße abgestuft wird. Nach der Abstufung besteht dann auch noch die Möglichkeit, den Querschnitt und die Geschwindigkeit weiter zu reduzieren. Über die Realisierung der Maßnahme werden Gespräche mit dem Baulastträger geführt.

Zwischen dem Kreisverkehr Joachimstraße und dem Gemeindedreieck wurden die Straßenschäden, die zu einer zusätzlichen Lärmbelastung führen, noch nicht beseitigt. Ziel der Stadt Dorsten ist es, auch in diesem Abschnitt zeitnah eine Deckensanierung zur Verbesserung der Situation durch den Straßenbaulastträger durchführen zu lassen.

Foto: L 509, Stadt Dorsten

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Weitere allgemeine Fragen zur Lärmaktionsplanung und Lärmkartierung in Dorsten

Runderlassänderung – Herabsetzung der Auslösewerte

Trotz lang anhaltender Diskussionen ist leider bislang der Runderlass hinsichtlich der Auslösewerte des MKULNV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) nicht verändert worden. Nach Auskunft des LANUVs ist nicht abzusehen, wann die Auslösewerte im Runderlass verändert werden (Stand 01/2015). In der öffentlichen Bekanntmachung wurden dennoch die herabgesetzten Auslösewerte $65 \text{ dB}_{\text{den}}/55 \text{ dB}_{\text{night}}$ (A) verwendet und nicht die im Runderlass noch vorgeschlagenen höheren Werte. Die Kommunen können die Auslösewerte auch im eigenen Ermessen herabsetzen. Die Auslösewerte wurden festgelegt, um den Kommunen einen Richtwert zu geben, wann auf jeden Fall eine Lärmplanung erfolgen muss. Hierdurch sind keine lärmmindernden Maßnahmen durch den Straßenbaulastträger herzuleiten wie z.B. Förderung von passivem Schallschutz, da hier festgesetzte Grenzwerte nach Verkehrslärmschutzverordnung, Bundesimmissionsschutzgesetz) zu Grunde gelegt werden sowie durch Straßen NRW eine Berechnung gemäß RLS 90 erfolgt.

Lärmbelastung—körperliche Folgen

Lärm und die damit verbundenen Auswirkungen auf das körperliche Wohlbefinden sind wissenschaftlich belegt.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Lärmoptimierter Asphalt (LOA) – Vereinbarung mit Straßen NRW

Siehe auch Ausführungen unter L463

Generell Geschwindigkeitsbegrenzungen auf sanierungsbedürftigen Straßen

Sobald die Verkehrssicherheit auf bestimmten Streckenabschnitten für die Verkehrsteilnehmer nicht mehr gewährleistet ist, wird in Abstimmung mit Polizei, Ordnungsbehörde und Baulastträger die Geschwindigkeit auf diesen Strecken so weit reduziert, dass eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Diese Maßnahme führt auch zu einer Reduzierung des durch die Bauschäden entstehenden Lärms bis zur Deckensanierung.

Innenstadt und Grüne Welle

Im Bereich der Innenstadt sind schon heute Grüne Wellen eingerichtet, bei denen es, bedingt durch die sehr hohe Verkehrsbelastung auch aus den Nebenrichtungen, in den Hauptverkehrszeiten zu Störungen bzw. Unterbrechungen kommt. Die Stadt Dorsten wird nach Abschluss der Baumaßnahmen für das neue Einkaufszentrum am Lippeter in Abstimmung mit dem Baulastträger der Bundes- und Landesstraßen die Verkehrssituation im Stadtkern Dorsten neu bewerten und die Grünen Wellen auch unter Einsatz neuer Geräte und Schaltungen soweit möglich optimieren.

Zur weiteren Entlastung siehe auch Text zur Südumgehung Dorsten unter der L463 Gahlener Straße

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Festsetzung ruhiger Gebiete in Dorsten

Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung ruhiger Gebiete keine verbindlichen Vorgaben. Die zuständigen Behörden haben daher bei der Auswahl große Handlungsspielräume. Um ruhige Gebiete festzulegen, müssen erst Kriterien erarbeitet sowie Immissionsmessungen durchgeführt werden. Darüber hinaus ist auch die rechtliche Bedeutung unklar. Das Thema ruhige Gebiete Dorsten wird in dem vorliegenden Lärmaktionsplanung nicht weiter erfasst. Für die kommende Fortschreibung 2017/2018 wird das Themenfeld „Ruhige Gebiete Dorsten“ neu bewertet werden. Eine Novellierung der Richtlinie wird möglicherweise Veränderungen bringen.

Unterschiede in der Lärmkartierung und Lärmimmissionen in der Stadt Bottrop (siehe Isophonbänder A 31)

Die Stadt Bottrop ist mit über 100.000 EW verpflichtet, ihre Lärmberechnungen selber durchzuführen bzw. durch ein Beratungsbüro erstellen zu lassen. Das zu verwendende Berechnungsverfahren ist festgelegt (VBUS). Der Unterschied der Isophonbänder, die an der A 31 Stadtgrenze zu sehen sind, entstehen durch Unterschiede in der Datengrundlage. Möglicherweise wurden eigene Verkehrszählenerhebungen zugrunde gelegt oder andere Profile der Lärmschutzwände verwandt. Hieraus resultieren Unterschiede. Die Stadt Dorsten kann keine eigenen Lärmberechnungen durchführen. Es gibt keine lizenziertes Berechnungsprogramm und es steht auch kein Personal hierfür zur Verfügung. Die Beauftragung eines Büros ist möglich, sofern finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

Bürgeranfragen zu anderen bislang nicht kartierten Straßen und Straßenabschnitten in Dorsten

K55/K13 Rhader Straße/ Lippramsdorfer Straße

Massive Lärmbelastigung sowie Geruchsbelastigung durch LKWs und Traktoren, hohe Zunahme in den letzten Jahren, viele neue Mastbetriebe,. Auch Kreis Borken betroffen – kann man hier gemeinsam eine Lösung suchen?

Verbindungsstrecke zwischen den Autobahnen A 31 und A 43

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie werden durch das LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz) ausschließlich Landes- und Bundesstraßen lärmkartiert. Für die K 55/ K 13 gibt es daher keine Beurteilungsgrundlage und sind daher nicht Gegenstand des aktuellen Verfahrens gemäß Umgebungslärmrichtlinie. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird der Kreis Recklinghausen auf die bestehende Problematik an der K 55/ K 13 hingewiesen und um Stellungnahme gebeten.

Raiffeisentrasse:

Bürgerin aus der Rybniker Straße:

„Die Huckel, die die Geschwindigkeit reduzieren sollen, sind so unglücklich angebracht worden, dass selbst extrem langsames Überfahren nicht geräuschlos möglich ist. Mit dem PKW muss man bremsen und wieder anfahren und wird trotzdem noch unangenehm durchgeschüttelt. Busse und LKWs bringen die Fensterscheiben zum Klingeln. Unangenehm ebenfalls mit dem Fahrrad, da man immer einen heftigen Stoß in den Rücken bekommt. Bessere Übergänge würden Abhilfe schaffen können. Andernorts ist das besser.“

Dieses Anliegen ist nicht Gegenstand des aktuellen Verfahrens gemäß Umgebungslärmrichtlinie.

Bei der Gestaltung der Rybniker Straße waren die Anlieger eingebunden. Schwellen und Aufpflasterungen führen immer zu dem von den Anliegern geschilderten Fahrverhalten und die dadurch entstehenden Belästigungen lassen sich nicht abstellen. Durch vorausschauende und angepasste Fahrweise lassen sich die Belästigungen der Anlieger und Einschränkungen im Fahrkomfort weitgehend reduzieren. Zurzeit wird dort kein Handlungsbedarf gesehen. Auftretende bauliche Mängel (Unfallgefahren) werden bei Bedarf durch den Bauhof oder im Rahmen von anstehenden Erneuerungsmaßnahmen beseitigt.

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

2.7 Ergebnisse Schiene

Zuständig für die Erstellung der Lärmkarten sowie seit dem 1. Januar 2015 auch die Ausarbeitung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt.

Für das Stadtgebiet Dorsten wurde eine Lärmkartierung und Lärmstatistik der Zugstrecke Gelsenkirchen - Borken erstellt.

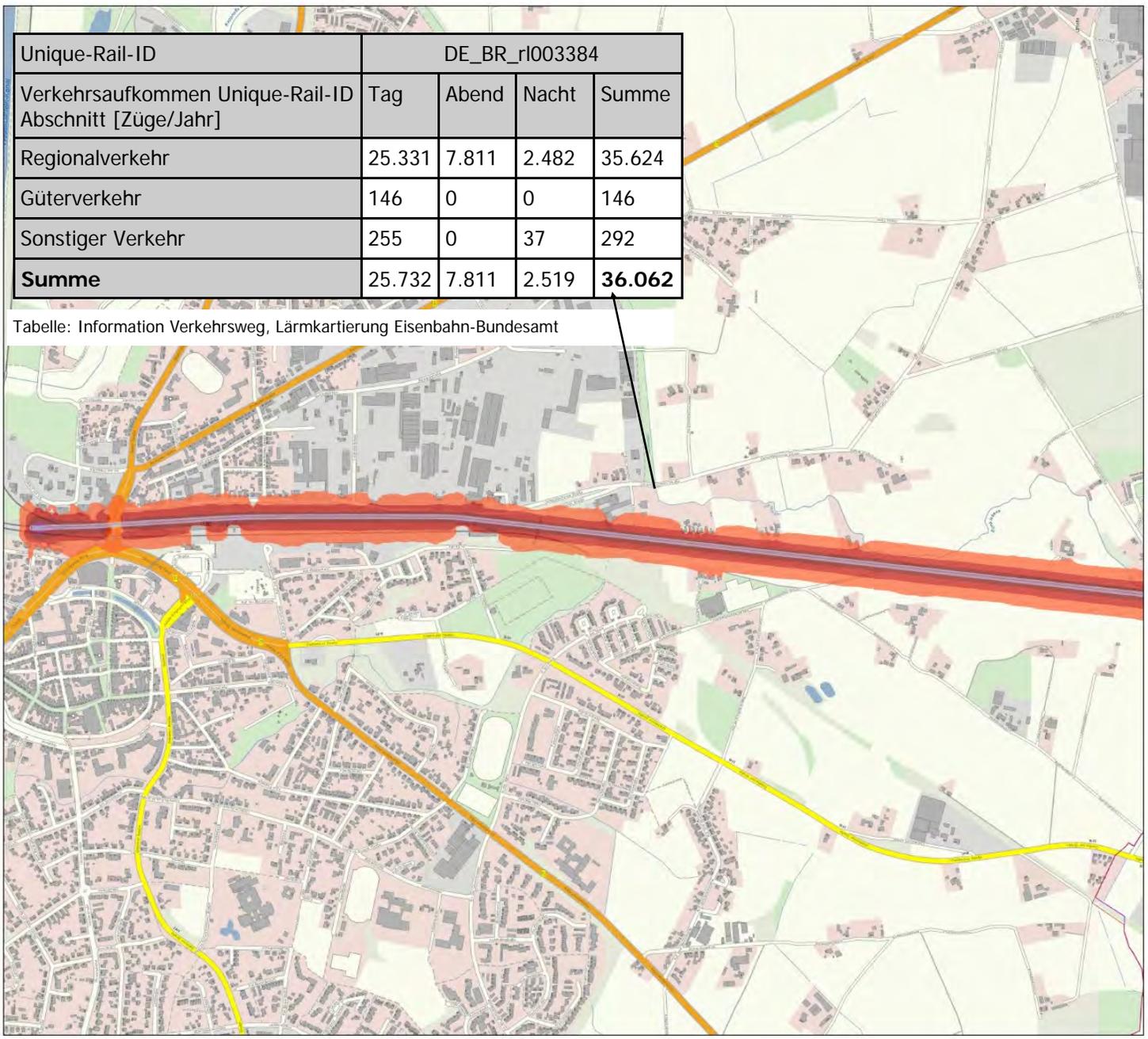
Den Lärmaktionsplan wird das EBA bis Mitte des Jahres 2016 erstellen und veröffentlichen. Wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Beteiligung der Öffentlichkeit; sie erhält daher rechtzeitig die Möglichkeit, an dem Plan mitzuwirken und sich zur Lärmsituation zu äußern. Der Lärmaktionsplan wird für alle in Stufe 2 kartierten Eisenbahnstrecken des Bundes außerhalb der Ballungsräume aufgestellt und enthält neben den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung Informationen zu den Maßnahmen des Bundes im Rahmen der Lärmsanierung, der Lärmvorsorge und weiterer bestehender Programme des Bundes.

Der Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes wird, falls sich für Dorsten neue Erkenntnisse zur

Lärmbelastung und Lärmsanierung ergeben, dem Ausschuss vorgestellt werden.



Foto: Gleise, Nordwestbahn, Stadt Dorsten

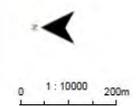


Unique-Rail-ID	DE_BR_r1003384			
Verkehrsaufkommen Unique-Rail-ID Abschnitt [Züge/Jahr]	Tag	Abend	Nacht	Summe
Regionalverkehr	25.331	7.811	2.482	35.624
Güterverkehr	146	0	0	146
Sonstiger Verkehr	255	0	37	292
Summe	25.732	7.811	2.519	36.062

Tabelle: Information Verkehrsweg, Lärmkartierung Eisenbahn-Bundesamt

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Stufe II

Haupteisenbahnstrecken über 30.000 Zugbewegungen pro Jahr



Nutzungshinweise
Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt 2014
Koordinatensystem: ETRS89 / UTM zone 32N
Geoinformationen: © GeoBasis-DE / BKG [2013], www.bkg.bund.de
Gieslage: DB Netz AG
Berechnungsvorschrift: VBUSch

Haftungshinweis
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen.

Urheberrechtshinweis
Die Lärmkarten sind urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers. Der Nutzer darf die enthaltenen Texte, Tabellen und Karten vervielfältigend in bearbeiteter Form für nicht kommerzielle Zwecke verwenden. Der Nutzer verpflichtet sich, in Veröffentlichungen, die unter Verwendung des vorliegenden Datenmaterials entstanden sind, folgenden Hinweis aufzunehmen:
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2014

In Zusammenarbeit mit der Projektpartnerschaft



Eisenbahn Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
<http://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: Referat 45
Erstellungsdatum: 04.05.2015



Lärmstatistik für die Gemeinde: Dorsten



Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})		Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]
-	-	($45 < L_{Night} = 50$)	130
-	-	$50 < L_{Night} = 55$	50
$55 < L_{DEN} = 60$	110	$55 < L_{Night} = 60$	30
$60 < L_{DEN} = 65$	50	$60 < L_{Night} = 65$	0
$65 < L_{DEN} = 70$	30	$65 < L_{Night} = 70$	0
$70 < L_{DEN} = 75$	0	$L_{Night} > 70$	0
$L_{DEN} > 75$	0	-	-

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) - Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

L_{DEN}				
Pegelbereich dB(A)	Belastete Flächen[km ²]	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
$L_{DEN} > 55$	0,46	82	0	0
$L_{DEN} > 65$	0,12	13	0	0
$L_{DEN} > 75$	0,00	0	0	0

Tabelle 2: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausegebäude

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

Abb.: Lärmstatistik Dorsten, Eisenbahn-Bundesamt

II. Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung

2.8 Ruhige Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie weist den Schutz ruhiger Gebiete als Aufgabe der Lärmaktionsplanung aus. Ziel des Lärmaktionsplans soll es demnach auch sein, solche Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

In der Umgebungslärmrichtlinie wird unterschieden nach ruhigen Gebieten in Ballungsräumen und solchen auf dem Land. Festgelegte Vorgaben hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht. Definition, Auswahl und Festlegung erfolgen somit durch die für den Lärmaktionsplan zuständigen Behörden, also die Städte und Gemeinden.

Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung ruhiger Gebiete keine verbindlichen Vorgaben. Die zuständigen Behörden haben daher bei der Auswahl große Handlungsspielräume. Um ruhige Gebiete festzulegen, müssen erst Kriterien erarbeitet sowie Immissionsmessungen durchgeführt werden. Hierfür müssten finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Darüber hinaus ist auch die rechtliche Bedeutung unklar.

Das Thema ruhige Gebiete Dorsten wird in der vorliegenden Lärmaktionsplanung nicht weiter erfasst. Für die kommende Fortschreibung 2017/2018 wird das Themenfeld ruhige Gebiete Dorsten neu bewertet werden. Eine Novellierung der Richtlinie wird möglicherweise Veränderungen bringen.

2.9 Fazit / Ausblick

Die in der tabellarischen Übersicht siehe Seite 15 – 26 angegebenen punktuellen Lösungsmöglichkeiten für einzelne Strecken- und Streckenabschnitte werden gemeinsam mit Straßen NRW als Baulastträger sowie den zuständigen Fachämtern innerhalb der Stadt Dorsten weiter verfolgt. Hierzu zählen Maßnahmenvorschläge wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Deckensanierungen. Für Bürger, die an Bundes- und Landesstraßen wohnen, gibt es die Möglichkeit, beim Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses zu beantragen. Bei Überschreitung der Grenzwerte können Förderungen für passiven Schallschutz über den Straßenbaulastträger beantragt werden. Diese Möglichkeit wird den Bürgern - wie bereits in der 1. Stufe - noch einmal vorgestellt.

Die 3. Stufe der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie wird 2017 mit der erneuten Lärmkartierung starten. Bis 2018 ist dann der Lärmaktionsplan zu aktualisieren. Die unterschiedlichen Berechnungsverfahren, die eine Vergleichbarkeit erschweren, werden möglicherweise noch angepasst.

Bericht über die Lärmaktionsplanung der Stadt Dorsten

Gemeindekennzahl: 05562012

Kennung der Behörde für Lärmaktionsplanung:
DE_NW_05562012_Dorsten

Nach Anhang VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist der Kommission folgendes zur Lärmaktionsplanung zu übermitteln:

Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V genannten relevanten Angaben.

Dieser Bericht erfolgt entsprechend in Übereinstimmung mit den Anforderungen aus Anhang V der EU-Umgebungsrichtlinie.

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung nach §47e BImSchG ist:

Stadt Dorsten, Planungs- und Umweltamt, Postfach 21 02 65, 46284 Dorsten, www.dorsten.de, Monika Jäschke, 02362/663523, monika.jaeschke@dorsten.de

Welche Hauptlärmquellen wurden auf dem Gemeindegebiet im Rahmen der Lärmkartierung 2012 kartiert?

- Hauptverkehrsstraßen
 Hauptschienenwege
 Großflughäfen

Liegt der Lärmaktionsplan zu den Hauptverkehrsstraßen bereits als abgeschlossene Endfassung oder noch in einer Entwurfsfassung vor?

- Entwurf (LAP noch in Arbeit)
 Endfassung (LAP fertig)
 LAP wegen geringer Betroffenheiten nicht erforderlich
 Gemeinde- bzw. Stadtratsbeschluss zum Lärmaktionsplan besteht

Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen:

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind:

Haupt-Straßenverkehr

Na-me	Kennung	Kfz/a	Lage
B0025	DE_NW_rd_05562012001	6587000	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0224	DE_NW_rd_05562012002	8492000	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0463	DE_NW_rd_05562012003	4354000	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0058	DE_NW_rd_05562012004	4429000	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0031 (MS+ Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05562012005	11902000	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0509	DE_NW_rd_05562012006	4698000	DE_NW_DF5_MRoad_map
B224	DE_NW_rd_05562012007	3650000	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0052	DE_NW_rd_05562012008	10810000	DE_NW_DF5_MRoad_map

Verweis auf Ort der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans (z.B. Internetseite)

Unter nachfolgendem Link sind Informationen zur Lärmkartierung sowie Lärmaktionsplanung zu finden:

<http://www.dorsten.de/Verwaltung/Presse/Larmaktionsplan.htm>

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.

Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:
<https://circabc.europa.eu/>

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten**Datenberichterstattung zur Lärmkartierung: DE_NW_DF8_05562012_Dorsten**

Die Ergebnisse der Lärmkarten an den Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigenen Schienenwegen und Großflughäfen wurden durch das LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgte unter http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm_karten.htm. Die Angaben werden durch das LANUV in Anlage 1 übernommen.

Bewertung der Lärmkarten und der Anzahl der betroffenen Personen, Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Gemessen an der Anzahl der Betroffenen liegen die Hauptlärmbelastungen an der B58 (Ortsdurchfahrt Wulfen), B224 (Borkener Straße,

Ostwall, Teile der Bochumer Straße) und B225 (Marler Straße). Weitere Lärmbelastungen liegen an der L 463 (Gahlener Straße/Königsberger Allee) und an der L509 (Halturner Straße). Die Straßen befinden sich ausnahmslos in der Baulastträgerschaft des Landes (Straßen NRW).

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Hinweis auf die Protokolle der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Richtlinie / §47d Abs. (3) BImSchG: Internetseite URL

Welche Methoden der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung wurden in der Kommune angewandt:

- Nutzung der Printmedien
- Veranstaltungen / öffentliche Sitzungen
- Nutzung des Internet: *www.dorsten.de*
- sonstige: Amtsblatt

Weitere Erläuterungen:

Die öffentliche Anhörung zur Lärmaktionsplanung ist in Vorbereitung.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen

In welche dieser Bereiche können die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen eingeordnet werden?

- Verkehrsplanung
- Raumordnung

- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen (z.B. lärmarme Fahrbahnbeläge)
- Wahl von Quellen mit geringer Lärm-entwicklung (z.B. Hybridbusse, Radabsorber an Schienenfahrzeugen, etc.)
- Verringerung der Schallübertragung auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Wände)
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige

Weitere Erläuterungen zu den bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

An der L 509 wird in Teilbereichen eine Erneuerung des Fahrbahnbelages durchgeführt. Der Neubau von Kreisverkehren an dieser Straße soll darüber hinaus zur Geschwindigkeitsdämpfung und --verstetigung des Verkehrs führen.

Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete an Hauptverkehrsstraßen

In welche dieser Bereiche können die in den nächsten Jahren geplanten Maßnahmen eingeordnet werden?

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen (z.B. lärmarme Fahrbahnbeläge)
- Wahl von Quellen mit geringer Lärm-entwicklung (z.B. Hybridbusse, Radabsorber an Schienenfahrzeugen, etc.)
- Verringerung der Schallübertragung auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Wände)
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen und Anreize
- Sonstige

Weitere Erläuterungen zu den Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärmminde- rung und zum Schutz ruhiger Gebiete an Hauptverkehrsstraßen:

Der Baulastträger Straßen NRW wurde über die Ergebnisse der Lärmkartierung informiert und ge- beten, gemeinsam mit der Stadt Dorsten die Lärmaktionsplanung abzustimmen. Seitens der Stadt Dorsten wurden Vorschläge zur Lärmminde- rung wie z.B. die Ausweisung von weiteren Tem- pobeschränkungen, Einsatz von lärmoptimiertem bzw. –minderndem Asphalt, Verstetigung des Ver- kehrsflusses durch z.B. Abstimmung der Ampel- schaltungen, Sanierung schadhafter Fahrbahnbe- läge usw. and en Baulastträger übermittelt. Kon- krete Aussagen konnten durch den Baulastträger nicht gemacht werden. Zurzeit läuft seitens des Baulastträgers Straßen NRW eine sukzessive Überprüfung der Lärmsituation an einer Vielzahl von Autobahn– und Bundesfernstraßen auf Hand- lungsmöglichkeiten nach Kriterien der Lärmsanie- rung. Besondere Belastungsschwerpunkte in Dorsten werden dem Straßenbaulastträger noch übermittelt.

Langfristige Strategie der Lärminderung

Seitens des Baulastträgers Straßen NRW läuft eine sukzessive Überprüfung der Lärmsituation an ei- ner Vielzahl von Autobahn– und Bundesfernstra- ßen auf Handlungsmöglichkeiten nach Kriterien der Lärmsanierung. Besondere Belastungsschwer- punkte in Dorsten werden dem Straßenbaulastträ- ger noch übermittelt. Wünschenswert wäre eine Lärmkartierung von Kreis– und Gemeindestraßen, um die Lärmsituation im gesamten Stadtgebiet zu betrachten und eine Gesamtstrategie zu entwi- ckeln. Die Möglichkeit der Festlegung von ruhigen Gebieten gemäß § 47 Abs. 2 BImSchG in der Stadt Dorsten wird geprüft. In neuen Wohngebieten wird in der Aufstellungsphase bereits darauf ge- achtet werden, dass kein neuer Lärmbrennpunkt entsteht.

Finanzielle Informationen

Die Stadt Dorsten nimmt am Stärkungspakt Stadt- finanzen (1. Stufe) teil und hat einen genehmigten Haushaltssanierungsplan aufgestellt. In diesem engen Rahmen werden Investitionen und sonstige Ausgaben eingeplant. Kostenträger der überwie- genden Maßnahmen an den Bundes– und Landes- straßen ist der Baulastträger Straßen NRW.

Geplante Bestimmungen über die Bewer- tung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes (Qualitätssicherung)

2017 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Verände- rungen gegenüber der Situation 2012 geben Auf- schluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt.

Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten**Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr**

(Aufnahme in Datenbericht nur wenn Berechnungen vorliegen)

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} / dB(A):	>55...60	>60...65	>65...70	>70...75	>75
N	1173	863	725	158	1

L _{night} / dB(A):	>55...60	>60...65	>65...70	>70...75	>75
N	908	690	404	1	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L _{den} / dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	20,270606	5,611721	1,286788

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	954	414	0
N Schulgebäude	5	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr

(Aufnahme in Datenbericht nur wenn Berechnungen vorliegen)

Einwirkung von **Schienenverkehrslärm**, der von Hauptschienenstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen / Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von

L _{den} / dB(A):	>55...60	>60...65	>65...70	>70...75	>75
N					

L _{night} / dB(A):	>55...60	>60...65	>65...70	>70...75	>75
N					

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} / dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²			

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen			
N Schulgebäude			
N Krankenhausgebäude			

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

(Aufnahme in Datenbericht nur wenn Berechnungen vorliegen)

Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen / Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} / dB(A):	>55...60	>60...65	>65...70	>70...75	>75
N		5			

L _{night} / dB(A):	>55...60	>60...65	>65...70	>70...75	>75
N					

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

in der Gemeinde:

L _{den} / dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²			

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen			
N Schulgebäude			
N Krankenhausgebäude			