



**Ruhrfestspielstadt
RECKLINGHAUSEN**

B5970

Lärmaktionsplan Stufe 2 der

Stadt Recklinghausen

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Stand 31.10.2014



Ruhrfestspielstadt RECKLINGHAUSEN

Lärmaktionsplan Stufe 2 der

Stadt Recklinghausen

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Stand 31.10.2014

Auftraggeber:
Stadt Recklinghausen
Fachbereich 61
Westring 51
45659 Recklinghausen

Auftragnehmer:
afi
Arno Flörke
Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik
Kolpingstr. 6
45721 Haltern am See

In Zusammenarbeit mit
AVISO GmbH
Am Hasselholz 15
52074 Aachen

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite	
1	Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	4
1.1	Hauptverkehrsstraßen	4
1.2	Haupteisenbahntrasse	5
1.3	Flughafen	5
1.4	Gewerbe- und Industriegebiete	5
1.5	Zuständige Behörde	5
1.6	Ort der Veröffentlichung	5
1.7	Rechtlicher Hintergrund	5
1.8	Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG	5
2	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
2.1	Hauptverkehrsstraßen	6
2.2	Haupteisenbahntrasse	9
2.3	Flughafen	9
2.4	Gewerbe- und Industriegebiete	9
3	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftigen Situationen	9
4	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	15
4.1	Bereits umgesetzte Maßnahmen bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen	15
4.1.1	Maßnahmen	15
4.1.2	Wirkung der Maßnahmen	15
4.2	Kurz- bis mittelfristig (innerhalb der nächsten 5 Jahre) umsetzbare Maßnahmen	16
4.2.1	Maßnahmen	16
4.2.2	Kosten	18
4.2.3	Wirkung der Maßnahmen	18
4.3	Langfristig umsetzbare Maßnahmen	18
4.4	Weitere Strategien zur Lärminderung	19
5	Finanzielle Informationen	19
6	Überprüfung der Maßnahmen	19

Kartenverzeichnis:

Karte 1:	Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärminde x LDEN (24 Stunden)
Karte 2:	Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärminde x LNIGHT (22-6 Uhr)
Karte 3:	Gebäude mit Lärminde x LDEN \geq 70 dB(A)
Karte 4:	Gebäude mit Lärminde x LNIGHT \geq 60 dB(A)
Karte 5:	Lärmschwerpunkte
Karte 6:	Straßenabschnitte mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen

1 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

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

Recklinghausen hat 117400 Einwohner (Stand: 31.12.2011) und ist ca 67 km² groß.

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

1.1 Hauptverkehrsstraßen

Name	Kfz/a	Lage
A 2	26,9 – 29,7 Mio.	West-Ost im südlichen Teil des Stadtgebietes
A 43	21,2 – 31,6 Mio.	Nord-Süd im westlichen Teil des Stadtgebietes
B 225 Marler-/Dorstener Str.	4,9 - 5,9 Mio.	Nordwest-Südost im westlichen Teil des Stadtgebietes
B 225 Westring	4,5 – 5,2 Mio.	Nord-Süd im westlichen Teil des Stadtgebietes
L 524	3,7 – 10,1 Mio.	Wallring um die Altstadt
L 551 Zeppelinstraße	3,0 Mio.	Nordost-Südwest im nördlichen Teil des Stadtgebietes
L 551 Hohenzollernstraße	5,8 – 8,9 Mio.	West-Ost durch das Stadtgebiet
L 551 Herner-/Bochumer Str.	4,4 – 7,9 Mio.	Nord-Süd im südlichen Teil des Stadtgebietes
L 622 Akkoallee/Hertener Str.	3,0 – 6,6 Mio.	West-Ost im westlichen Teil des Stadtgebietes
L 628 Castroper Str.	5,3 – 7,9 Mio.	Nord-Süd und West-Ost im östlichen Stadtgebiet
L 511	4,4 – 6,1 Mio.	West-Ost im nördlichen Teil des Stadtgebietes
L 889 Esseler-/Suderwichstr.	3,7 – 5,5 Mio.	Nord-Süd im östlichen Teil des Stadtgebietes
L 889 Autobahnzubringer	3,0 – 5,5 Mio.	Nord-Süd im östlichen Teil des Stadtgebietes
L 610 Dortmunder Str.	4,0 Mio.	Nordwest-Südost im östlichen Teil des Stadtgebietes
L 524 Halterner Str.	3,0 Mio.	Nord-Süd im nördlichen Teil des Stadtgebietes
L 639 Cranger Str.	3,4 Mio.	Nord-Süd an der südwestlichen Stadtgrenze
K 22 Westring / Friedrich-Ebert-Str. / Westfalenstr.	3,6 – 5,9 Mio.	Nord-Süd im westlichen Teil des Stadtgebietes
K 29 Theodor-Körrner-Str.	3,0 – 7,5 Mio.	West-Ost im südlichen Teil des Stadtgebietes
K 21 Marienstr.	3,1 – 3,5 Mio.	West-Ost im südlichen Teil des Stadtgebietes
K 23 Alte Grenzstr.	4,3 – 4,7 Mio.	Nord-Süd im südöstlichen Teil des Stadtgebietes
K 46 Westerholter Weg	3,0 – 3,4 Mio.	West-Ost im westlichen Teil des Stadtgebietes
K 19 Oerweg	3,0 – 3,8 Mio.	Nordost-Südwest im östlichen Teil des Stadtgebietes
Dorstener Str.	3,0 – 3,5 Mio.	West-Ost im nordwestlichen Teil des Stadtgebietes
August-Schmidt-Ring	4,7 Mio.	Nordost-Südwest im östlichen Teil des Stadtgebietes
Kemnastr.	3,3 Mio.	Nord-Süd südlich der Innenstadt
Mühlenstr.	5,3 – 5,5 Mio.	Nord-Süd südlich der Innenstadt
Dordrechtring	8,1 – 9,0 Mio.	West-Ost südlich der Innenstadt
Bruchweg / Hochstr.	3,0 – 4,2 Mio.	Nord-Süd im südlichen Teil des Stadtgebietes
Maybachstr.	3,0 Mio.	Nord-Süd im südlichen Teil des Stadtgebietes
Sachsenstr.	3,2 Mio.	Im östlichen Teil des Stadtgebietes
Blitzkuhlenstr.	4,6 – 6,8 Mio.	West-Ost im südlichen Teil des Stadtgebietes
Kurt-Schumacher-Allee	4,4 – 5,4 Mio.	Nord-Süd südlich der Innenstadt

Tabelle 1-1: Kartierte Hauptverkehrsstraßen der Lärmkartierung Stufe 2

1.2 Haupteisenbahntrasse

Die Lärmkartierung der Eisenbahntrassen ist die Aufgabe des Eisenbahnbundesamtes. Derzeit liegen noch keine Lärmkarten des Schienenlärms als Grundlage für die Lärmaktionsplanung für das Stadtgebiet Recklinghausen vor. Deshalb werden für den Bereich des Schienenverkehrs keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

1.3 Flughafen

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

1.4 Gewerbe- und Industriegebiete

Auf das Stadtgebiet der Stadt Recklinghausen wirken keine IVU-Anlagen mit maßgeblichen Lärmimmissionen ein. Deshalb werden für den Bereich der gewerblichen Anlagen keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

1.5 Zuständige Behörde

Stadt Recklinghausen
Fachbereich 61 Planen, Umwelt, Bauen
Westring 51
45659 Recklinghausen
Gemeindeschlüssel: 05562032

1.6 Ort der Veröffentlichung

Veröffentlichung im Internet:
www.recklinghausen.de

1.7 Rechtlicher Hintergrund

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

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

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

$L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$
 $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

2.1 Hauptverkehrsstraßen

Die Belastungszahlen stammen aus der Lärmkartierung der Stufe 2 der Stadt Recklinghausen vom 27.06.2012.

Intervall [dB]		Belastete Menschen nach VBEB	
von	bis	LDEN	LNight
> 50	55	-	16.000
> 55	60	18.700	9.000
> 60	65	12.100	2.400
> 65	70	5.900	0
> 70	75	2.200	0
über 75		100	0
Summe		39.000	27.400

Tabelle 2-1: Geschätzte Zahl der belasteten Einwohner nach Lärmkartierung Stufe 2

Intervall [dB]		Anzahl belasteter Wohnungen
von	Bis	
> 55	65	15.400
> 65	75	4.100
über 75		
Summe		19.500

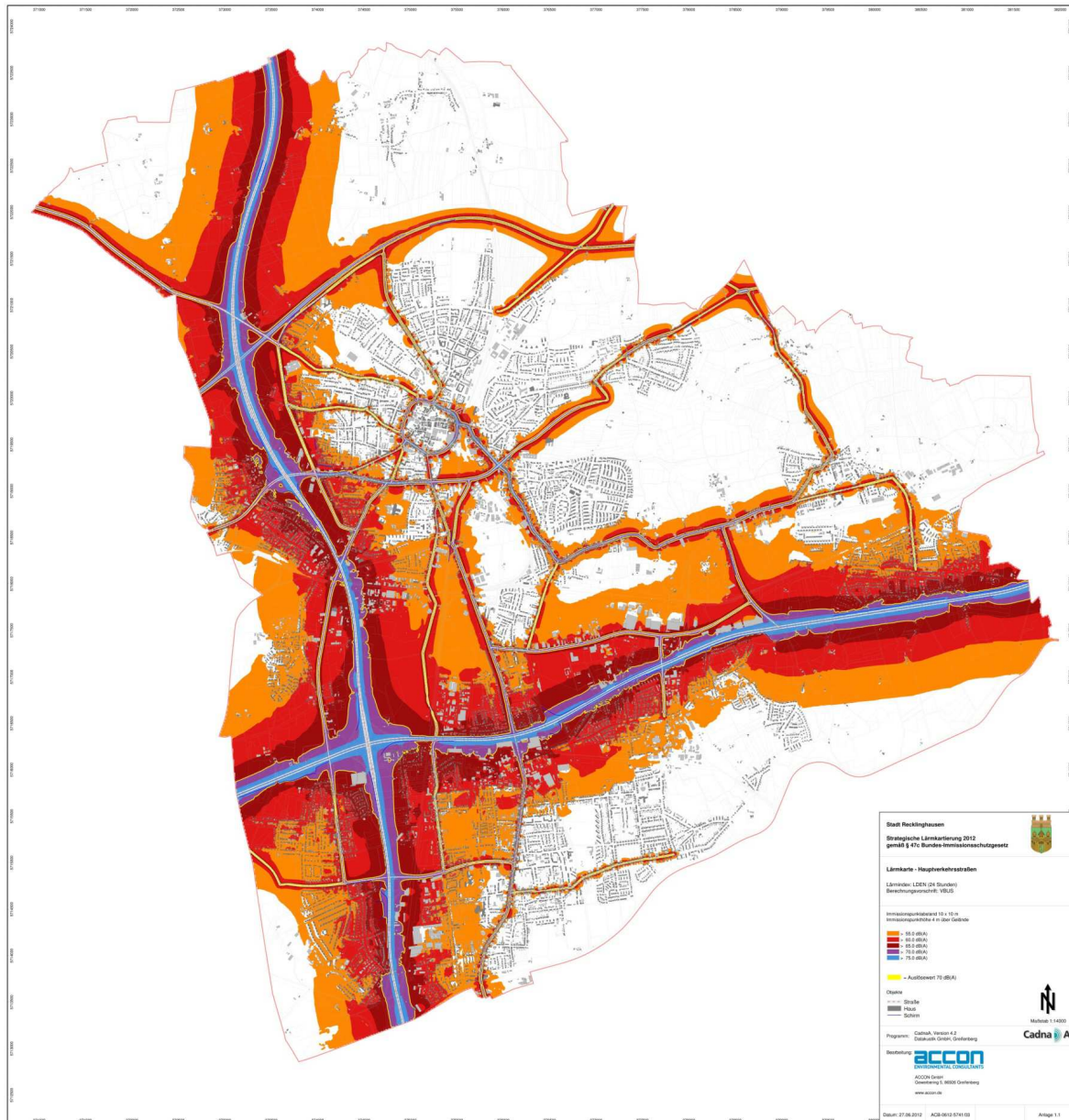
Tabelle 2-2: Geschätzte Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Wohnungen nach Lärmkartierung Stufe 2

Intervall [dB]		Anzahl belasteter Schulen	Anzahl belasteter Krankenhäuser
Von	bis		
> 55	65	45	9
> 65	75	0	0
über 75		0	0
Summe		45	9

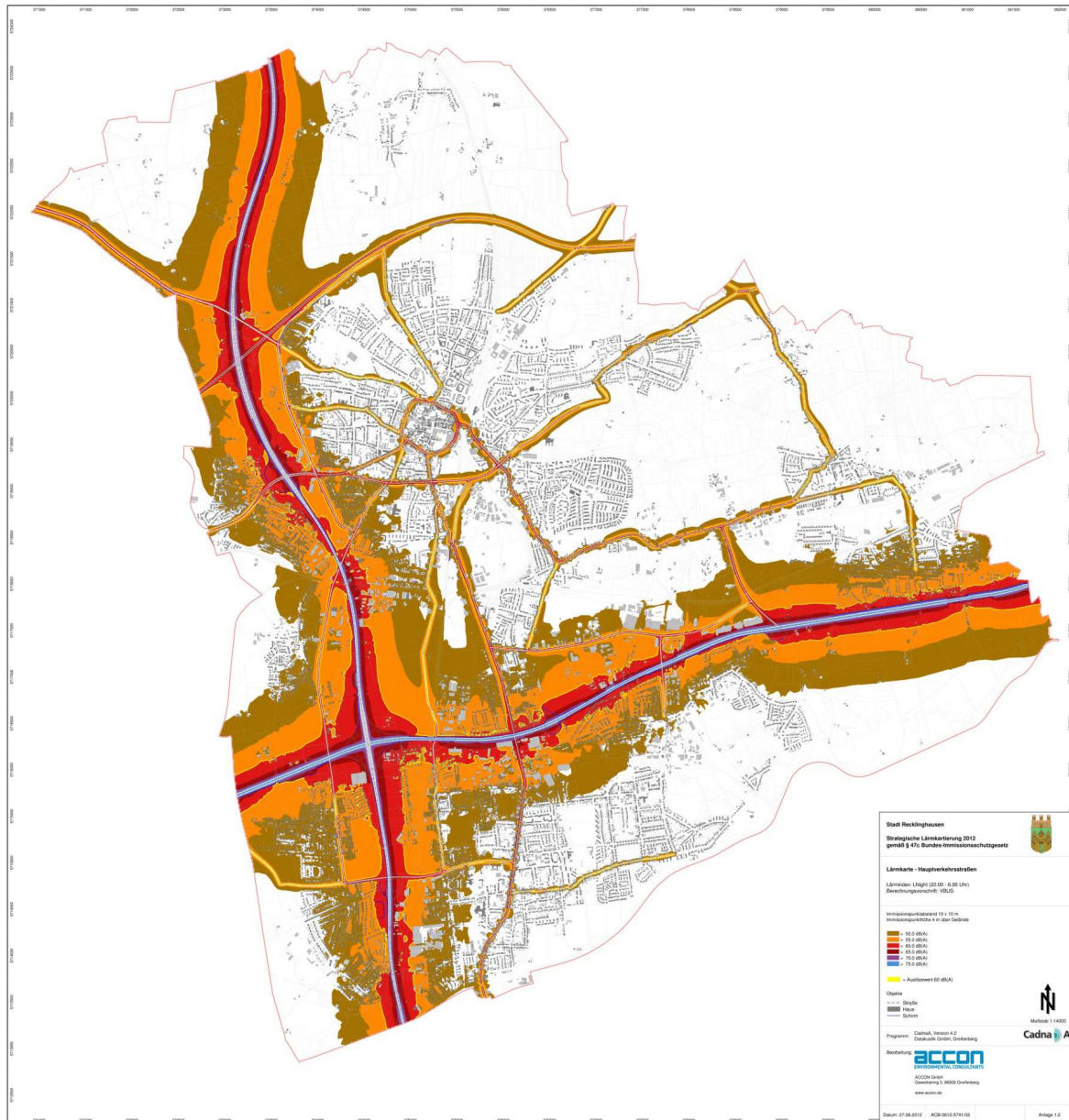
Tabelle 2-3: Geschätzte Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Gebäude nach Lärmkartierung Stufe 2

Intervall [dB]		Fläche [km ²]
von	Bis	
> 55	65	23,8
> 65	75	10,5
über 75		2,3
Summe		36,6

Tabelle 2-4: Geschätzte Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Flächen nach Lärmkartierung Stufe 2



Karte 1: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärmindex LrA(LDEN) (24 Stunden)



Karte 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen Lärminde LNIGHT (22-6 Uhr)

2.2 Haupteisenbahntrasse

Für die Haupteisenbahntrassen liegen noch keine Betroffenen-Zahlen des Eisenbahnbundesamtes vor. Deshalb können in diesem Lärmaktionsplan keine Aussagen zu den betroffenen Einwohnern, Wohnungen, Gebäuden und Flächen gemacht werden.

2.3 Flughafen

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

2.4 Gewerbe- und Industriegebiete

Im Stadtgebiet Recklinghausen liegt keine Betroffenheit durch IVU-Anlagen vor.

3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Hinweis:

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

Die Lärmkartierung Stufe 2 weist für das Stadtgebiet Recklinghausen

- 2.300 Menschen mit ganztägig sehr hohen Belastungen ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$) und
- 2.400 Menschen mit nachts sehr hohen Belastungen ($L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$) und
- 5.900 Menschen mit ganztägig hohen Belastungen ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$) und
- 9.000 Menschen mit nachts hohen Belastungen ($L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) aus.

Im Vergleich zur Lärmkartierung der Stufe 1 aus dem Jahr 2011 mit

- 2.090 Menschen ganztägig sehr hohen Belastungen ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$) und
- 2.050 Menschen mit nachts sehr hohen Belastungen ($L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$) sowie
- 4.530 Menschen mit ganztägig hohen Belastungen ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$) und
- 6.690 Menschen mit nachts hohen Belastungen ($L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$)

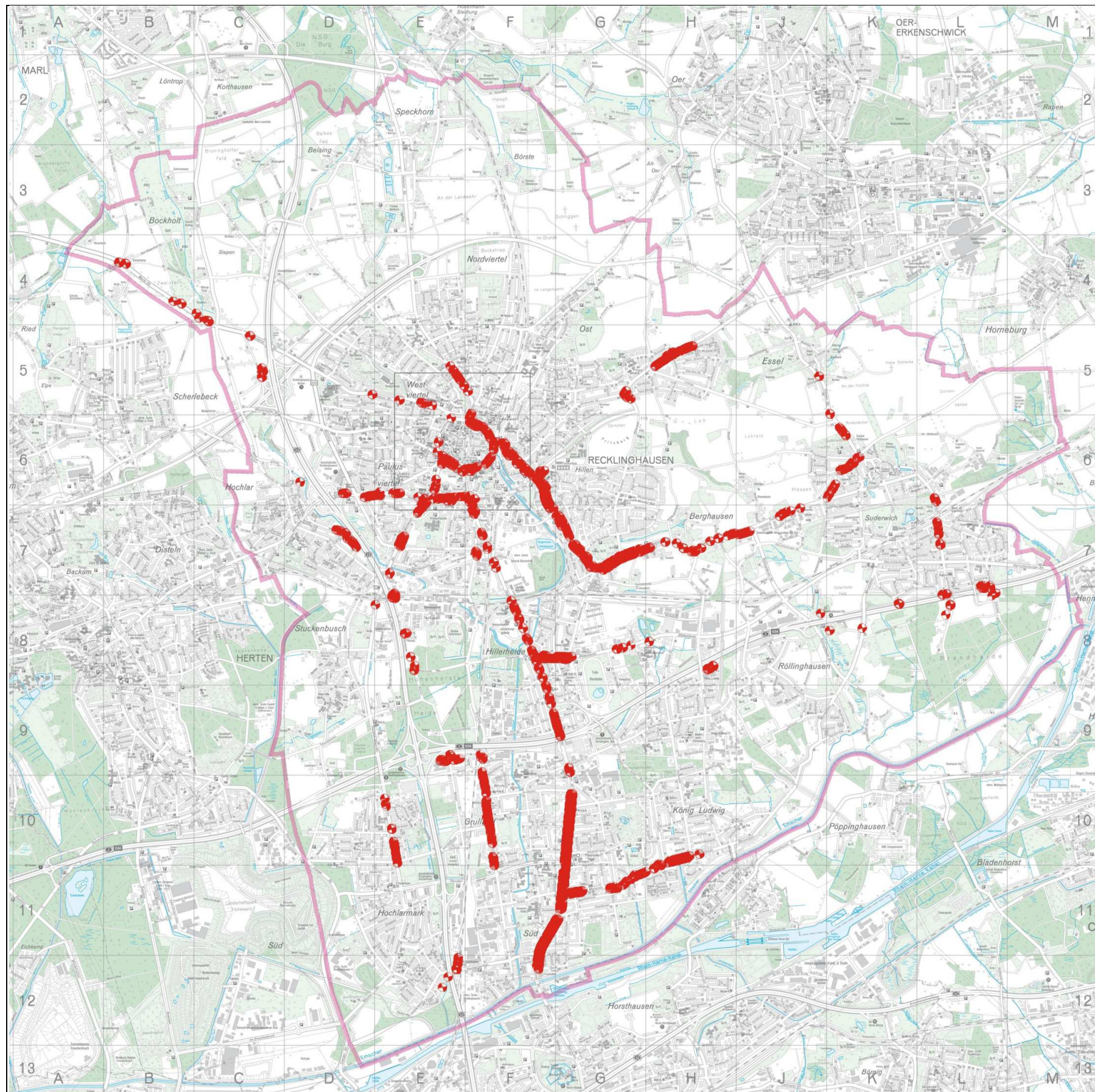
erhöht sich die Zahl der Betroffenen mit sehr hohen ganztägigen Belastungen um ca. 210 Menschen und die Zahl der Betroffenen mit sehr hohen nächtlichen Belastungen um ca. 350 Menschen.

Die Zahl der Betroffenen nimmt i.R. der Lärmkartierung der 2. Stufe insbesondere in den Lärmpegelbereichen unterhalb der Auslösewerte gegenüber den Betroffenen aus der 1. Stufe zu. Die Zunahme der Betroffenen liegt an dem größeren Straßennetz, das jetzt in der Lärmkartierung mit berücksichtigt wurde, wobei die hinzugekommenen Straßen eine geringere Verkehrsbelastung und damit geringere Lärmemission aufweisen als in der 1. Stufe.

Lärmprobleme mit Überschreitung der Auslösewerte ergeben sich an den folgenden Straßen:

Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis	Betroffene Einwohner	
			$L_{DEN} \geq 70$	$L_{Night} \geq 60$
B225	Westring	Stadtgrenze Marl	10	15
Dorstener Str.	Am Lohtor	Am Rosengarten	10	1
Hohenzollernstr.	Hertener	Mühlenstr.	9	0
Hohenzollernstr.	Mühlenstraße	Herner Straße	47	46
August Schmidt Ring	Castroper Straße	Jahnstraße	27	26
Esseler Str.	Hochfeld	Hohe Straße	8	4
Sachsenstr.	Ickerottweg	Henrichenburger Str.	19	4
Mühlenstr.	Hohenzollernstraße	Wildermannstraße	41	25
Friedr. Ebert Str.	Wildermannstraße	BAB 43	1	2
Westfalenstr.	BAB 2	Salentinstraße	22	5
Herner Str.	Herner	Kurt-Schumacher-Allee		
Herner Str.	Hamm-Osterfelder-Bahn	BAB 2	123	159
Bochumerstr.	Grullbad	Stadtgrenze Herne	475	486
Bruchweg	Wildermannstraße	Wildermannstraße	9	8
Hochstraße	BAB 2	Theodor-Körner-Str.	99	58
Marienstraße	Bochumer Straße	Alte Grenzstraße	166	103
A43	Dorstener Straße	Westerholter Weg	1	13
A43	Akkoallee	Wiesenstraße	18	100
A43	Tempelhofer Straße	Tempelhofer Straße	0	15
A43	Hochlarmarkstraße	Hochlarmarkstraße	9	38
A2	BAB 43	Hochstraße	20	97
A2	Berghäuser Straße	Alte Grenzstraße	4	5
A2	Schwalbenstraße	Erlenweg	10	62
Halterner Str.	Börster Weg	Schubertstraße	44	2
Kemnastr.	Hohenzollernstraße	Hertener Straße	19	12
Akkoallee	A 43	Westring	10	13
Hertener Str.	Westring	Hohenzollernstraße	36	25
Dortmunder Str.	Ostscharweg	Ziegelgrund	56	43
Höhenweg	August-Schmidt-Ring	Dortmunder Straße	3	1
Castroper Str.	Dortmunder Straße	Holunderweg	382	298
Dortmunder Str.	Kaiserwall	Castroper Straße	62	49
Suderwicher Str.	Alte Grenzstraße	Sachsenstraße	34	17
Blitzkuhlenstraße	Herner Str.	Maybachstraße	65	55
L524	Königswall	Königswall		
L524	Kaiserwall	Kaiserwall		
L524	Grafenwall	Grafenwall		
L524		Am Lohtor	122	97

Tabelle 3-1; Streckenabschnitte mit $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) oder $L_{Night} \geq 60$ dB(A) und Anzahl der betroffenen Einwohner



Nutzung der digitalen Geodaten mit Genehmigung der Stadt Recklinghausen.
 Datengrundlage: Digitale Stadtgrundkarte des RVR

RECKLINGHAUSEN



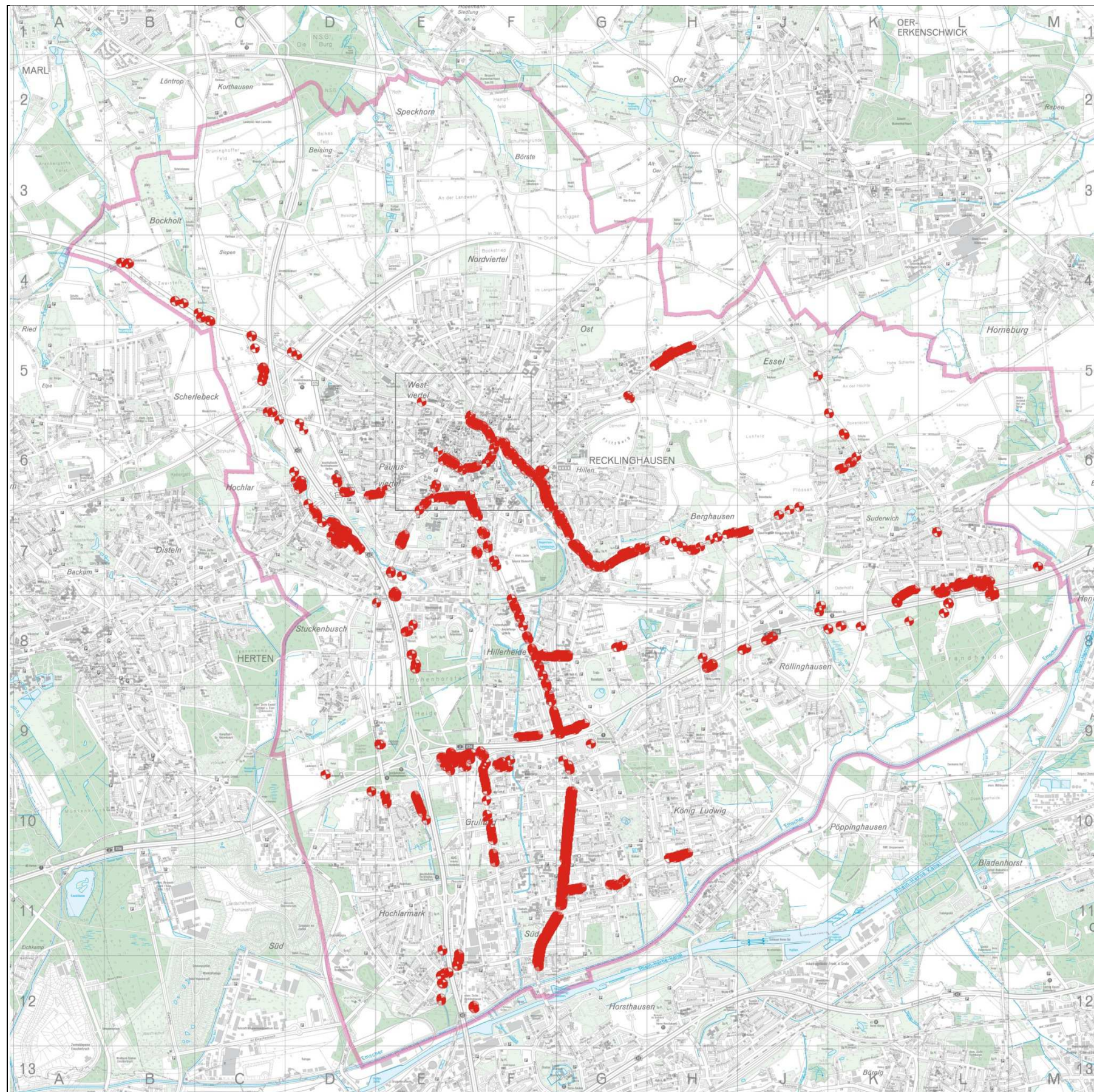
Lärmaktionsplanung der Stadt Recklinghausen im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Gebäude mit LDEN ≥ 70 dB(A)

Haltern am See, 12.03.2014

afi Arno Flörke
 Ingenieurbüro
 für Akustik und Umwelttechnik

Karte 3: Gebäude mit Lärmindex LDEN ≥ 70 dB(A)



Nutzung der digitalen Geodaten mit Genehmigung der Stadt Recklinghausen.
 Datengrundlage: Digitale Stadtgrundkarte des RVR

RECKLINGHAUSEN



**Lärmaktionsplanung der Stadt Recklinghausen
 im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie**

Gebäude mit L_{NIGHT} ≥ 60 dB(A)

afi Arno Flörke
 Ingenieurbüro
 für Akustik und Umwelttechnik

Haltern am See, 12.03.2014

Karte 4: Gebäude mit Lärmindex L_{NIGHT} ≥ 60 dB(A)

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

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

oder

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

und

mindestens 50 Betroffene Menschen an dem Straßenabschnitt.



Abschnittsnummer	Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis
1	BAB 2	BAB 43	Hochstraße
2	BAB 2	Schwalbenstraße	Erlenweg
3	BAB 43	Akkoallee	Wiesenstraße
4	L524	Königswall	Königswall
4	L524	Kaiserwall	Kaiserwall
4	L524	Grafenwall	Grafenwall
4	L524		Am Lohtor
5	L551 Hohenzollernstraße	Mühlenstraße	Herner Straße
6	L551 Herner Straße	Herner Hamm-Osterfelder-Bahn	Kurt-Schumacher
7	L551 Herner Straße		BAB 2
8	L551 Bochumer Straße	Grullbad	Herne
9	L610 Dortmund	Kaiserwall	Castroper Straße
10	L628 Castroper Straße	Dortmunder Straße	Holunderweg
11	L610 Dortmund	Ostscharweg	Ziegelgrund
12	Blitzkuhlenstraße	Herner Str. Bochumer Straße	Maybachstraße
13	K21 Marienstraße		Alte Grenzstraße
14	Hochstraße	BAB 2	Theodor-Körner-Str.

RECKLINGHAUSEN



Lärmaktionsplan der Stadt Recklinghausen im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Lärmschwerpunkte

Haltern am See, 12.03.2014

afi Arno Flörke
Ingenieurbüro
für Akustik und Umwelttechnik

Nutzung der digitalen Geodaten mit Genehmigung der Stadt Recklinghausen.
Datengrundlage: Digitale Stadtgrundkarte der Stadt Recklinghausen

Karte 5: Lärmschwerpunkte

4 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Offenlegung des Lärmaktionsplanentwurfs für die Öffentlichkeit erfolgte in der Zeit vom 28.04.2014 bis zum 23.05.2014 einschließlich. Gleichzeitig fand die Fachbereichsbeteiligung sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt. Die Planunterlagen waren im Fachbereich Planen, Umwelt, Bauen im Technischen Rathaus, Westring 51, Recklinghausen, im Raum 210/211 ausgelegt. Jeweils von Montag bis Mittwoch und Freitag konnten die Planunterlagen von 8.00 bis 13.00 Uhr sowie am Donnerstag von 8.00 bis 18.00 Uhr eingesehen werden.

Es bestand die Möglichkeit, auf entsprechenden Vordrucken eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan abzugeben. Zum gleichen Zeitpunkt konnten sich die Bürger, Fachbereiche der Stadtverwaltung und die Träger öffentlicher Belange über den Lärmaktionsplanentwurf im Internet informieren und per e-mail, Brief oder persönlich Anregungen und Bedenken vorbringen.

(Zusammenfassende Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen siehe Anlage 1.)

4.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen

4.1.1 Maßnahmen

Maßnahmen	Beginn der Maßnahme	Vollendung der Maßnahme
Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf der Hertener Straße zwischen Paulusstraße und Wallring	Mai 2011	Juni 2013
Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf der Hohenzollernstraße zwischen Hertener Straße und Mühlenstraße	August 2013	August 2013
Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf der Dortmunder Straße zwischen Hinsbergstraße und Ostcharweg	Mai 2011	August 2011
Ersatz der Lärmschutzwände an der BAB 2 Südseite von Anschlussstelle Recklinghausen Süd bis Alte Grenzstraße	2013	2013
Förderung des Radverkehrs		
Parkleitsystem		
Neubau Osttangente (Ludwig-Erhard-Allee) Teilabschnitt Oerweg bis Campus Blumenthal	Oktober 2007	Juni 2008
Neubau Osttangente Teilabschnitt (Ludwig-Erhard-Allee) Campus Blumenthal bis Breslauer Straße	April 2013	Frühjahr 2014

Tabelle 4-1: Umgesetzte oder in Umsetzung befindliche Maßnahmen

4.1.2 Wirkung der Maßnahmen

Die Aufbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf der Hohenzollernstraße zwischen Hertener Straße und Mühlenstraße sowie die Erneuerung der Lärmschutzwände an der Südseite der BAB 2 zwischen Berghäuser Straße und Alter Grenzstraße hat eine Reduzierung der betroffenen Einwohner bewirkt.

	Geschätzte Reduzierung der betroffenen Einwohner	
	$L_{DEN} \geq 70$	$L_{Night} \geq 60$
Aufbringung von lärm-minderndem Fahrbahnbelag auf der Hohenzollernstraße zwischen Hertener Straße und Mühlenstraße; Ersatz und Erhöhung der Lärmschutzwände an der BAB 2 Südseite von Anschlussstelle Recklinghausen Süd bis Alte Grenzstraße	79	222

Tabelle 4-3: Wirkung der bereits umgesetzten Maßnahmen auf der Hohenzollernstraße und der BAB 2

Die Wirkung der anderen bereits umgesetzten Maßnahmen kann aus der Lärmkartierung der Stufen 1 und 2 nicht abgeleitet werden, da die Lärmkartierung der 2. Stufe für ein umfangreicheres Straßennetz durchgeführt wurde als die der 1. Stufe. So ergibt die aktuelle Lärmkartierung trotz durchgeführter Lärmschutzmaßnahmen eine höhere Zahl betroffener Einwohner, weil die Lärmkartierung mit einem umfangreicheren Straßennetz durchgeführt wurde.

4.2 Kurz- bis mittelfristig (innerhalb der nächsten 5 Jahre) umsetzbare Maßnahmen

Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe bildet die Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen, die bis Ende 2018 umgesetzt werden sollen.

4.2.1 Maßnahmen

Austausch des Fahrbahnbelags gegen lärm-mindernden Fahrbahnbelag im Zuge einer Straßensanierung

- L 551 Hohenzollernstraße von Mühlenstraße bis Herner Straße
- L628 Castroper Straße von Dortmunder Straße bis Holunderweg
- L 551 Herner Straße von Bruchweg bis Kurt-Schumacher-Allee
- L 551 Herner Straße von Werkstättenstraße bis Blitzkuhlenstraße

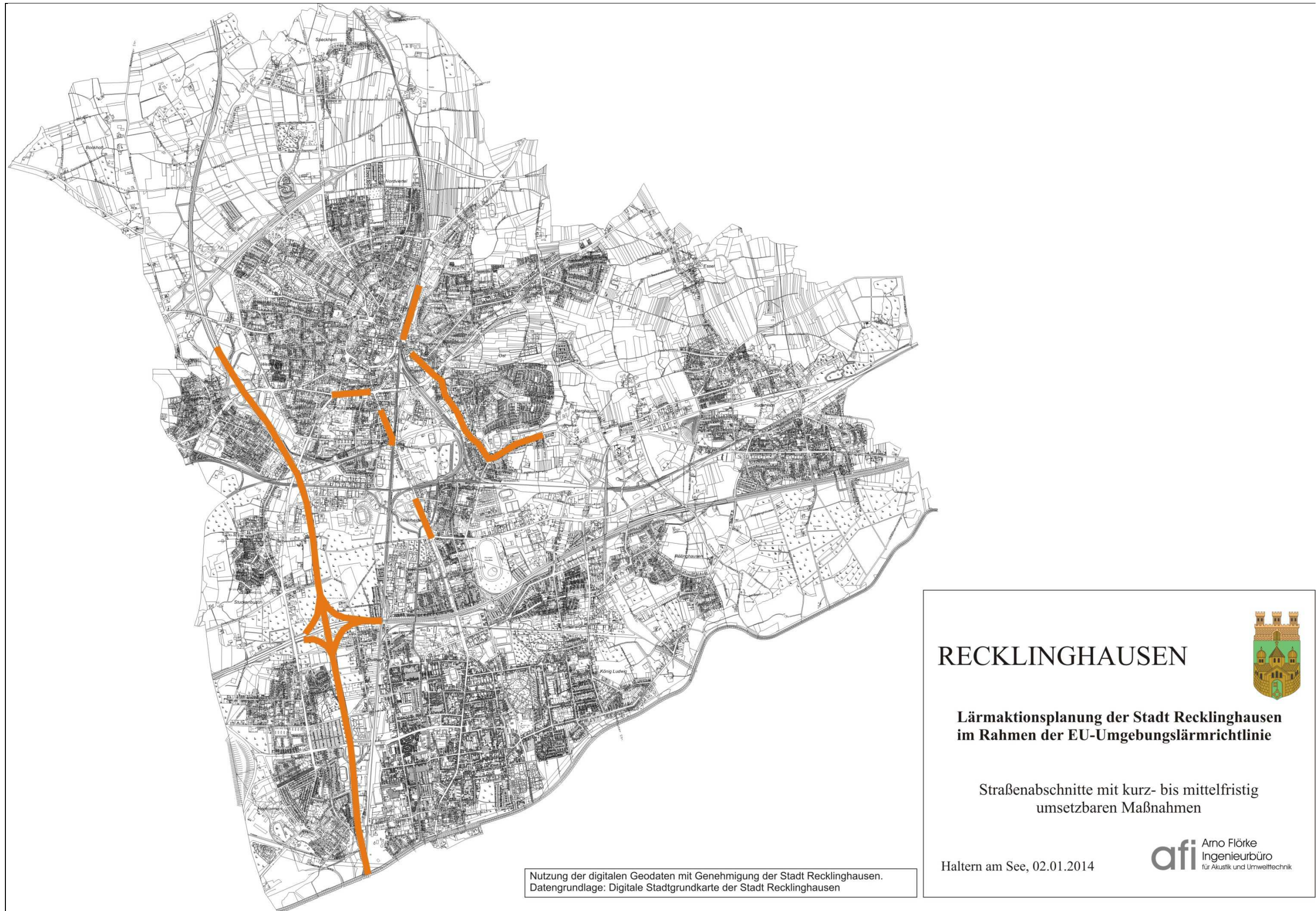
Verbesserte Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus BAB 43 inkl. der Lärmschutzwände an der BAB 2 im Bereich AK BAB 43

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

- BAB 2 von Schwalbenstraße bis Erlenweg

Änderungen im Straßennetz

- Neubau Osttangente Teilabschnitt (Ludwig-Erhard-Allee) Breslauer Straße bis Dortmunder Straße



Karte 6: Straßenabschnitte mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen

4.2.2 Kosten

Maßnahmen	Geschätzte Kosten in €
Lärmmindernde Fahrbahnbeläge	35.000-100.000 Euro

Tabelle 4-2: Kostenschätzung der kurz- bis mittelfristig möglichen Maßnahmen

Der Kostenschätzung liegen Mehrkosten für lärmmindernde Fahrbahnbeläge in Höhe von 1 bis 3 €/m² Fahrbahnoberfläche zugrunde.

4.2.3 Wirkung der Maßnahmen

Bei der Wirkung der Maßnahmen werden Lärmschutzmaßnahmen an der BAB 2 nicht mit berücksichtigt, da es nicht in der Entscheidungszuständigkeit der Stadt Recklinghausen liegt, ob an der BAB 2 durch Straßen NRW weitere Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

	Geschätzte Reduzierung der betroffenen Einwohner	
	$L_{DEN} \geq 70$	$L_{Night} \geq 60$
Maßnahmen mit Umsetzungszeitraum in den nächsten 5 Jahren	235	272

Tabelle 4-3: Wirkung der kurz- bis mittelfristig möglichen Maßnahmen

Alleine durch die Verwendung von lärmminderndem Fahrbahnbelag auf den oben aufgeführten Streckenabschnitten (städtische Straßen) im Rahmen der innerhalb der nächsten 5 Jahre anstehenden Fahrbahn-Sanierungsmaßnahmen kann die Zahl der stark belasteten Einwohner um 13-14 % reduziert werden.

Eine Angabe über die geschätzte Reduzierung der betroffenen Einwohner durch Verbesserung des Lärmschutzes i.R. des sechsstreifigen Ausbaus der A 43 konnten zum Zeitpunkt der Lärmaktionsplanung 2. Stufe nicht ermittelt werden. Die Zahlen werden zur nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung nachgetragen.

4.3 Langfristig umsetzbare Maßnahmen

Für einige der ermittelten Lärmschwerpunkte können derzeit keine konkreten kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen aufgezeigt werden.

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

4.4 Weitere Strategien zur Lärminderung

- Weitere Förderung des Radverkehrs
- Förderung des ÖPNV
- Verflüssigung des Verkehrs durch Lichtsignalanlagen-Koordinierung
- Mobilitätsmanagement
- Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität in Recklinghausen

5 Finanzielle Informationen

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

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

Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Baulastträgers und wird nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR-97) in Verbindung mit der RLS-90 geregelt. Hier sind auch die entsprechenden Voraussetzungen in Bezug auf maßgebliche Immissionspegel in Abhängigkeit der Gebietsnutzung festgelegt. Zuständig ist das Land NRW als Auftragsverwaltung des Bundes, vertreten durch die Straßenbauverwaltung, Straßen.NRW.

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

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

6 Überprüfung der Maßnahmen

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

Anlage 1

Zusammenfassende Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Öffentlichkeitsbeteiligung – Ergebnis der Offenlage

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung der 2. Stufe gingen Bedenken und Anregungen aus der Bürgerschaft in Form von schriftlichen Mitteilungen als Brief oder e-mail ein.

Die eingegangenen Bedenken und Anregungen lassen sich wie folgt differenzieren:

- a) Anmerkungen, die Lärmprobleme an Bundesfernstraßen (A 43 und A 2) und damit übergeordnete Straßenbaulaststräger (hier: Straßen.NRW) betreffen.
- b) Anmerkungen, die sich auf Eingaben beziehen, die bereits bei der Öffentlichkeitsbeteiligung in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung eingebracht wurden und die teilweise durch Umsetzung von Maßnahmen in der Zwischenzeit nicht mehr aktuell sind.
- c) Anmerkungen zu Lärmproblemen an Straßenabschnitten, die auch i.R. der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert wurden.

Fachbereichsbeteiligung – Ergebnis der Offenlage

Verwaltungsintern wurden 14 Fachbereichen der Entwurf des Lärmaktionsplans während der Zeit der Offenlage zugesandt und Gelegenheit gegeben, die Belange zu prüfen und zu den Inhalten Stellung zu nehmen. Es antworteten 11 Fachbereiche, 5 davon meldeten Fehlanzeige. 3 Fachbereiche gaben eine kritische Stellungnahme ab, deren Inhalt nachfolgend zusammenfassend aufgeführt ist.

Stellungnahme zur Finanzsituation der Stadt Recklinghausen

Bei der Umsetzung der Maßnahmen zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe sind die Vorgaben des Haushaltssanierungsplanes zu berücksichtigen.

Stellungnahme zu langfristigen Maßnahmen bzgl. Reduzierung des LKW-Aufkommens durch Sperrung einzelner Straßenabschnitte für LKW über 7,5t zulässigen Gesamtgewichts

Bei der Umsetzung dieser langfristigen Maßnahme zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe werden Bedenken erhoben bzgl. der möglichen Verlagerung dieser Fahrzeugkategorie auf Nebenstraßen.

Stellungnahme zu Kosten an städtischen Gebäuden durch Lärmschutzmaßnahmen

Sollten aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe auch Forderungen an die Anlieger hochbaulicher Art entstehen (Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, Fassaden-, bzw. Fenster etc.) würden an diversen Liegenschaften Kosten für die Stadt entstehen.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange – Ergebnis der Offenlage

Die Träger öffentlicher Belange wurden während der Zeit der Offenlage ebenfalls angeschrieben m.d.B. ihre Belange zu prüfen und zu den Inhalten Stellung zu nehmen.

Insgesamt wurden 11 Stellen als Träger öffentlicher Belange angeschrieben. Davon haben 4 Stellen nicht geantwortet, 3 hatten keine Bedenken oder teilten ihre allgemeine Zustimmung mit, 4 hatten zwar keine Bedenken aber einschränkende Anmerkungen bzw. Kenntnisnahme, aber kein Einvernehmen und 1 Stelle verwies auf die kritische Stellungnahme i.R. der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung der 1.Stufe.

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

Stellungnahme der IHK Nord Westfalen

Seitens der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen werden keine Bedenken geltend gemacht, wenn sichergestellt ist, dass vorhanden Betriebe durch diese Planung in ihren Betriebsabläufen nicht eingeschränkt werden.

Stellungnahme der Vestischen

Seitens der Vestischen bestehen gegen die Maßnahmen zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei der Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen seitens der Vestischen fallbezogene Bewertungen notwendig sind, um eventuelle kostenintensive Fahrplananpassungen vermeiden zu können.

Stellungnahme von Straßen.NRW

Die empfohlenen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen, jedoch kann kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden. Neben der Überprüfung der Lärmsituation nach den für Straßen.NRW geltenden Kriterien ist auch die Entscheidung zur Realisierung bzw. die Finanzierungszusage des Vorhabenträgers notwendig.

Straßen.NRW verweist auf den anstehenden sechsstreifigen Ausbau der A 43 und der in diesem Zusammenhang stehenden Errichtung von aktiven Lärmschutzanlagen i.R. der Lärmvorsorge.

Stellungnahme der Bezirksregierung Münster

Die Bezirksregierung Münster bezieht sich im ersten Teil ihrer Stellungnahme auf die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der A 2. Als anordnende Behörde kann sie diese Maßnahme nicht mittragen.

Im zweiten Teil der Stellungnahme von der Bezirksregierung Münster wird die beabsichtigte Reduzierung der Geschwindigkeit auf innerstädtischen Straßen von 50 Km/h auf 30 km/h auf einigen Teilabschnitten angesprochen. Auch hier kann die Bezirksregierung diese geplante Maßnahme nicht mittragen und beruft sich hierbei auf ein anderes Berechnungsverfahren, welches notwendig ist, um die Lärmreduzierung nachzuweisen und damit die Anordnung zu rechtfertigen.

Die notwendige Lärmreduzierung (-3dB) konnte jedoch aufgrund des Berechnungsverfahrens (RLS 90) an den maßgeblichen Straßenabschnitten nachgewiesen werden.