

P r ü f u n g s e r g e b n i s

zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Dorsten

Prüfung der von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und der von der Öffentlichkeit während der öffentlichen Auslegung vorgebrachten abwägungsrelevanten und der bei der öffentlichen Auslegung analog nach § 4a Absatz 4 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen

Übersicht der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange		
Nr.	Behörde	Seite
01	Landesbetrieb Straßenbau NRW, RNL Ruhr	2-5
02	Landesbetrieb Straßen NRW	6-7
03	Vestische Straßenbahn GmbH	8
04	Kreis Recklinghausen	9-10

Eine Stellungnahme abgegeben und keine Bedenken geäußert haben:

- Kreis Recklinghausen
- Bezirksregierung Münster, Höhere Naturschutzbehörde
- Bezirksregierung Münster, Dezernat Luftverkehr
- Deutsche Bahn
- Stadt Haltern
- IHK Nord Westfalen
- Tiefbauamt der Stadt Dorsten

Von Seiten der Öffentlichkeit wurden 5 Stellungnahme abgegeben

Nr.	Name	Seite
05	Bürger	11-13
06	Bürger	14-15
07	Bürger	16
08	Bürger	17
09	Bürger	18-21

<p>Nr. 1 Landesbetrieb Straßenbau NRW RNL Ruhr Harpener Hellweg 1 44791 Bochum</p>	<p>Schreiben vom 27.06.19 Sowie Bezugnehmend auf Schreiben vom 29.06.15 und Schreiben vom 25.11.15</p>
<p>Stellungnahmen (wörtliche Rede)</p>	<p>Prüfungsergebnis</p>

Schreiben vom 27.06.19

Bezüglich Ihres Schreibens vom 03.06.2019 - Ihr Zeichen 61-15-25-00gk/jä - mit dem Sie den Lärmaktionsplan der Stadt Dorsten – Stufe 3 – vorgelegt haben, verweise ich auf meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan – Stufe 2 – mit den Mails vom 29.06.2015 und 25.11.2015, die weiterhin Bestand haben.

Schreiben vom 29.06.15

Bezüglich der tabellarischen Übersicht zum Lärmaktionsplan der Stufe II, die Sie am 22.05.2015 übersandt haben, möchte ich folgende Punkte anmerken:

- Der Vorschlag an der L 463 (Gahlestr./Königsberger Allee) Teilstrecke Autobahnzubringer - Richtung Innenstadt die Geschwindigkeit zu vereinheitlichen wird von hier aus unterstützt.
- Passiver Lärmschutz ist auch an Landesstraßen möglich. Das Land hat sich den Regelungen des Bundes angeschlossen. Weitere Informationen sind unter www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html hinterlegt.
- Die Straßenverkehrszählung wird turnusmäßig alle 5 Jahre durchgeführt - aktuell auch in diesem Jahr. Die Ergebnisse der Zählung sind die, seitens Bund und Land, festgelegte Grundlage für lärmtechnische Berechnungen. Die Berücksichtigung alternativer Zählungen ist nicht möglich.
- Zu dem Vorschlag zusätzliche Messun-

Zum Schreiben vom 27.06.19 sowie 29.06.15 und 25.11.15

L 463/ Königsberger Allee:

Der Vorschlag an der L 463 (Gahlestr./Königsberger Allee) Teilstrecke Autobahnzubringer - Richtung Innenstadt die Geschwindigkeit zu vereinheitlichen wird zeitnah umgesetzt, so dass beidseitig auf dieser Strecke Tempo 70 festgelegt wird.

Geschwindigkeitsregulierungen:

Bei hohen Lärm- und Abgasentwicklungen, erhöhter Gefahrenlage sowie schadhafte Straßenbeläge werden darüber hinaus durch die Stadt Dorsten Geschwindigkeitsregulierungen vorgenommen. Die Stadt Dorsten prüft Geschwindigkeitsbeschränkungen mit der nötigen Sorgfalt.

Passiver Schallschutz:

Die Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen sowohl an Bundes- als auch an Landesstraßen ist im Lärmaktionsplan aufgenommen und wird Bürgern in Beratungsgesprächen genannt.

gen/Lärmkartierungen in den nicht lärmkartierten Straßenabschnitt der B 224 möchte ich darauf hinweisen, dass sich die Regelungen zum Verfahrensablauf der Lärmsanierung 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) ergeben. Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. Aus den Angaben der Lärmkartierung kann somit keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Vielmehr wird eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.

Bezüglich der Anregungen zur Gestaltung der B 58 im Bereich der Ortsdurchfahrt möchte ich auf die Einföhrung der Technische Regelwerke; - „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) im November 2008 verweisen. Hiermit macht der Bund folgende Vorgaben für Bundesstraßen im Bereich von Ortsdurchfahrten, denen sich das Land analog für Landesstraßen anschließt. Auf Grund der Bedeutung der Bundesstraßen für den weiträumigen Verkehr sind für innerörtliche Straßen

- in der Regel eine Befahrbarkeit mit der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sicherzustellen,
- unabhängig von der Stärke des Verkehrs die Begegnung zweier Linienbusse mit uneingeschränktem Bewegungsspielraum zu gewährleisten; für zweistreifige Fahrbahnen ist deshalb in der Regel eine Breite von 6,50 m erforderlich,

B 58

Durch den Neubau und die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt mit einzelnen verkehrsberuhigenden 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. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens „Gewerbegebiet Große Heide“ werden immissionsschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt. Maßnahmen zur Lärmreduzierung werden in diesem Verfahren durch die Stadt geprüft und mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt (z.B. Schallschutzfensterprogramm, verkehrslenkende Maßnahmen).

- von der Anlage von Senkrechtparkständen, Fahrbahneinengungen und Fahrbahnaufpflasterungen auf weniger als 6,50 m abzusehen,
 - die Gestaltung von Knotenpunkten aufeinander abzustimmen,
 - die Einhaltung der Funktion der Bundesstraße für den weiträumigen Verkehr auch bei einem Umbau zu gewährleisten.
- Diese Vorgaben gelten sowohl bei der Prüfung von verkehrsrechtlichen Anordnungen als auch bei Maßnahmenvorschlägen wie Mittelinseln.

Schreiben vom 25.11.15

Bezüglich Ihres Schreibens vom 19.10.2015 - Ihr Zeichen 61 15 25 OOgk/Jä - mit dem Sie den Lärmaktionsplan der Stadt Dorsten - Stufe 2 - vorgelegt haben, sende ich nach unserer Vorabstimmung Mitte des Jahres folgende, ergänzende Stellungnahme:

Abgesehen von der L 463 (Gahlenerstr./Königsberger Allee) Teilstrecke Autobahnzubringer - Richtung Innenstadt, möchte ich bei den weiteren vorgeschlagenen Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf die strengen Voraussetzungen hinweisen. Grundsätzlich können Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Die Höchstgeschwindigkeit kann zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm reduziert werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden kann. Die Geräuschemissionen durch den Straßenverkehr sind dabei bindend nach der RLS-90 zu berechnen. Die maßgebenden Grundsätze sind den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu entnehmen. Insgesamt haben aus verkehrlicher Sicht Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes wenig Aussicht auf Erfolg. Aus heutiger Sicht erzielen lärmoptimierte Fahrbahnbeläge wie offen-

porige Asphalte, Splittmastixasphalt oder Asphaltbeton ihre gewünschte Wirkung erst, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Eine konkrete Überprüfung, ob eine lärmmin-dernde Wirkung durch die Straßenbauweise erzielt werden kann, erfolgt im Vorgriff auf eine Deckensanierung.

Lärmindernde Fahrbahnbeläge:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW konkrete Überprüfungen, ob eine lärmmin-dernde Wirkung durch die Straßenbauweise (lärmoptimierte Fahrbahnbeläge wie offenporige Asphalte, Splittmatrixasphalt oder Asphaltbeton) erzielt werden kann, im Vorgriff auf Deckensanierungen durchführt. Hierzu wird die Stadt Dorsten auf den Straßenbaulastträger bei anstehenden Sanierungen zurückkommen.

<p>Nr. 2 Landesbetrieb Straßenbau NRW Autobahnniederlassung Otto-Krafft-Platz 8, 59065 Hamm</p> <p>Stellungnahmen (wörtliche Rede)</p>	<p>Schreiben vom 27.06.2019</p> <p>Prüfungsergebnis</p>
---	---

Schreiben vom 27.06.2019

Die von Ihnen auf Seite 24 des LAP-Entwurfs für die A 31 angegebenen „kontinuierlichen Lärmbeschwerden“ aus dem Bereich Östrich / Hardt kann ich von hier nicht nachvollziehen. Die letzte Lärmbeschwerde an unser Haus aus diesem Bereich gab es im Jahr 2011. Ansonsten gibt es, wie von Ihnen richtig dargestellt, derzeit lediglich die Möglichkeit, dass Hauseigentümer hier eine Überprüfung der Lärmsituation beantragen können. Da von Ihnen keine konkreten Lärminderungsmaßnahmen bzgl. der A 31 vorgegeben worden sind, erübrigt sich eine weitere Stellungnahme unsererseits.

Zum Schreiben vom 27.06.2019

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen. Lärmbeschwerden hinsichtlich der A 31 gibt es bei der Stadt regelmäßig z. B. im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Diese Bürgerbeschwerden/ anfragen wurden/ werden an den Straßenbaulastträger weitergeleitet (siehe Lärmaktionsplanung 2015). Im Rahmen der Stadtteilkonferenz Dorsten-Mitte/ und Dorsten Östrich haben teilnehmende Bürger und Bürgerinnen im vergangenen Jahr (2019) verschiedentlich hierzu Anfragen/ Beschwerden vorgebracht. Die Bürger wurden darüber informiert, dass beim Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation beantragt werden kann. Es besteht gegebenenfalls die Möglichkeit, Förderungen für Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Einbau von Lüftungen) durch den Straßenbaubetrieb NRW zu erhalten.

Initiiert durch die Teilnehmer der Stadtteilkonferenz Östrich u. Hardt gab es am 24.01.20 einen Gesprächstermin mit den betroffenen Bürgern, dem Straßenbaulastträger und der Stadtverwaltung Dorsten, um Maßnahmen zur Lärminderung an der A 31 zu erörtern.

Ergebnis:

- Temporeduzierung auf der A 31 wurde bislang durch den Straßenbaulastträger und die Bezirksregierung abgelehnt. Dieser Sachverhalt wurde noch mal durch Straßen NRW bestätigt. Auch seitens einiger Kirchhellener Bürger gab es bereits einen erfolglosen Antrag an die Bezirksregierung.

Darüber hinaus erläuterte der Straßenbaulastträger, dass eine Tempobeschränkung „120“ nicht den gewünschten Erfolg bringen wird, da vor allem die LKWs überwiegender zur Lärmbelastung beitragen.

- Aktiver Lärmschutz: Lärmschutzwände wurden in der Vergangenheit bereits überprüft. Aufgrund der Topografie der Wohnbebauungen (Entfernung und Lage) und der erreichbaren Lärmreduzierung von weniger als 2 dB (A), lässt sich eine Lärmschutzwand nicht wirtschaftlich für diesen Standort darstellen.
- Als umsetzbare lärmreduzierende Maßnahme wird der Straßenbaulastträger freiwillig auf dem zur Sanierung anstehenden Streckenabschnitt (Dorsten-Hardt- Östrich) einen lärmindernden Gussasphalt einbauen. Darüber hinaus werden lärmindernde Brückenübergänge eingebaut.

<p>Nr. 3 Vestische Straßenbahnen GmbH Westerholter Straße 550 45701 Herten</p>	<p>Schreiben vom 19.07.2019</p>
<p>Stellungnahmen (wörtliche Rede)</p>	<p>Prüfungsergebnis</p>

Schreiben vom 19.07.2019

zu der Lärmaktionsplanung Stufe III für das Stadtgebiet Dorsten nehmen wir wie folgt Stellung:

„Die Vestischen Straßenbahnen GmbH ist Betreiber diverser Buslinien im Stadtgebiet Dorsten. Die im Lärmaktionsplan dargestellten Planungen einer südlichen Ringstraße werden als positiv angesehen, da hierdurch die Innenstadt durchfahrt entlastet und Verspätungsspitzen auf unseren Linien entspannt werden können. Jedoch sollte grundsätzlich bedacht werden, dass es bei Senkungen von Höchstgeschwindigkeiten auf bestehenden Straßen zu längeren Fahrzeiten unserer Linien kommen kann und dadurch Kurszugaben nötig sind. Diese sind mit erheblichen Zusatzkosten verbunden. Sollte es zu bei der Herabsetzung von Geschwindigkeiten konkrete Planungen geben, bitten wir Sie, sich frühzeitig mit uns in Verbindung zu setzen.“

Zum Schreiben vom 19.07.2019

Die Stadt Dorsten ist sich darüber im Klaren, dass Geschwindigkeitsregulierungen im klassifizierten Hauptverkehrsnetz nicht ohne weiteres durchgeführt werden können. Bei hohen Lärm- und Abgasentwicklungen sowie schadhafte Straßenbelägen werden Geschwindigkeitsregulierungen vorgenommen. Die Stadt prüft Geschwindigkeitsbeschränkungen mit der nötigen Sorgfalt und wird die Vestische Straßenbahn darüber informieren.

Die Planungen einer südlichen Ringstraße werden derzeit aufgrund planerischer, wirtschaftlicher und politischer Gegebenheiten nicht verfolgt. Die Umsetzung ist wünschenswert aber wenig realistisch.

Nr. 4 Kreis Recklinghausen Kurt-Schuhmacher Allee 1 45657 Recklinghausen	Schreiben vom 19.07.2019
Stellungnahmen (wörtliche Rede)	Prüfungsergebnis

Schreiben vom 19.07 2019

Zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stufe III der Stadt Dorsten gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) ergibt sich aus der Sicht des **Landrates des Kreises Recklinghausen** als Träger öffentlicher Belange folgende Stellungnahme:

Als **Straßenbaulastträger** möchte ich darauf hinweisen, dass meine Prüfung ergeben hat, dass an der K 41, unmittelbar nördlich des Knotens Bismarckstr./ Grüner Weg / An der Wienbecke, der vorgegebene Grenzwert* von 3 Mio. Kfz/Jahr vergleichsweise geringfügig um ca. 0,5 Mio. Kfz/Jahr (*Verkehrszählung der Stadt Dorsten, 2018*) überschritten wird.

Die K 41 wurde zwischen der L 509 und dem vorgenannten Verkehrsknotenpunkt umgebaut (*Bauvorhaben „Gradientenanhebung und Brückenabriss“ an der Bismarckstr.*). Bei den dazu gehörigen Planungen wurde auf der Grundlage der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90) i. V. m. der 16. BImSchV gesondert geprüft, ob aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen künftig erforderlich werden. Die Prüfungen sind derzeit dort noch nicht vollständig abgeschlossen. Nordöstlich der Eisenbahnbrücke der DB Strecke Nr. 2273 bzw. ab dem KVP Luner Weg wird der vorgegebene, o. g. Mengengrenzwert wieder eingehalten (*Quelle: siehe Anhang 1, 1980-2000, Zählstelle 4307 2380, An der Wienbecke*). Ansonsten erfüllt keine weitere Kreisstraße in meiner Straßenbaulast auf dem Gebiet Dorstens die Bedingungen für die Berücksichtigung bei der Lärmaktionsplanung.

Zum Schreiben vom 19.07 2019

Die K 41 ist in der Lärmaktionsplanung der Stadt Dorsten nicht erwähnt. Die Stellungnahme des Kreises, dass durch den Umbau der K41 (Bauvorhaben „Gradientenanhebung und Brückenabriss“) auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90) i.V.m. der 16. BImSchV die Erforderlichkeit von aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen sich noch in der Prüfung befinden, wird zur Kenntnis genommen. Anregungen oder Bedenken zur Lärmaktionsplanung Stufe III hat der Kreis nicht vorgebracht.

Daher habe ich hinsichtlich des aktuellen Stufe III Entwurfs der Lärmaktionsplanung in Dorsten keine Bedenken.

[* gemäß „LAI-Hinweise zur Lärmkartierung“ dort: Seite 7, Ziffer 2.1, erster bis dritter Absatz]

Aus Sicht meiner sonstigen öffentlichen Belange ergeben sich keine weiteren Hinweise oder Anregungen.

Nr. 5	Schreiben vom 07.06.2019 u. 11.06.2019 u. 24.07.2019
Stellungnahmen (wörtliche Rede)	Prüfungsergebnis

Schreiben vom 07.06.2019

mit großem Interesse habe ich den heutigen Artikel "Das sind die lautesten Stellen in Dorsten" in der Dorstener Zeitung gelesen. Bzgl. der L463 gehe ich davon aus, dass damit die gesamte im Raum Dorsten verlaufende L463 gemeint ist, d.h. ab Innenstadt bis mindestens zur Westfalen-Tankstelle (Gahlener Str. und Königsberger Allee). Wir selbst wohnen seit Generationen zwischen Krankenhaus und Kreuzungsbereich Gahlener Str./Storchsbaumstraße in unmittelbarer Nähe zur Gahlener Straße und wir können nur bestätigen, dass sich die Lärmsituation deutlich intensiviert hat. In der Woche ist er geprägt von Pendlern und Lastkraftwagenverkehr (bis in den späten Abend und auch am sehr frühen Morgen wieder) und am Wochenende insbesondere von Motorradlärm. D.h. uns ist es in den Sommermonaten unmöglich nachts bei geöffnetem Fenster zu schlafen und unseren Garten können wir am Wochenende auch nur bedingt genießen.

Könnten Sie mir bitte bestätigen, dass der o.a. Bereich der L463 im Lärmaktionsplan enthalten ist und ob schon die im Zeitungsartikel angebotene Terminvereinbarung im Rathaus möglich ist? Als sehr schnelle Maßnahme fällt mir spontan eine "Tempo 30-Zone" zwischen Innenstadt und mindestens Kreuzungsbereich Gahlener Str./Storchsbaumstraße ein und ergänzend dazu würde ich ab Kreuzungsbereich Gahlener Str./Storchsbaumstraße bis zur Westfalentankstelle die zulässige Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h begrenzen. Das müsste dann natürlich regelmäßig durch den städtischen Radarmesswagen flankiert werden. Sollten für die Umsetzung des Lärmaktionsplans auch finan-

Zum Schreiben vom 07.06.2019

L 463-Lärm:

Die L 463 gehört zu den lärmbelasteten Straßen in Dorsten. Lärmpegelbereiche von bis 70 dB tags und bis zu 65 dB nachts liegen vor. Lärmkartiert wurde sie ausgehend von der Autobahnzubringer A 31 Richtung Innenstadt bis zum Willy-Brand Ring. Es konnte gemäß der vorliegenden Zahlen der Betroffenen siehe Lärmaktionsplan S. 12/13 eine Zunahme auf den zwei kartierten Landesstraßen bezogen auf die Anzahl der Betroffenen in den höheren Lärmpegelbereichen verzeichnet werden. Die Verkehrszahlen (2010/ 2015) zeigen auf der L 463 eine Erhöhung des LKW-Anteils.

Radarmessungen auf Straßen im Stadtgebiet werden bei besondere Gefahrenlage durch die Stadt durchgeführt. Stationäre Blitzanlagen werden durch den Kreis vorwiegend an Unfallhäufungsstellen installiert. Bei dem genannten Streckenabschnitt sieht die Stadt keine Gefahrenlage. Kenntnisse über Unfallhäufungen liegen nicht vor.

Tempo 30 im Bereich Innenstadt bis ca. Kreuzungsbereich Gahlener Straße/ Storchsbaumstraße:

Tempo 30-Zonen sind im Netz der qualifizierten Straßen – hier L463 – nicht zulässig. Die Gahlener Straße ist dem Vorbehaltsnetz zugeordnet, was ebenfalls einer Ausweisung „Tempo 30“ entgegensteht. Für ein Streckenverbot sind zwingende verkehrliche Gründe, die auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage indizieren, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblicher Rechtsgüter übersteigt, nicht darlegbar. Insbesondere ist der in Rede stehende Abschnitt der L463 unfallunauffällig (Tempo

zielle Mittel zur Verfügung stehen, könnte dieses auch durch eine fest installierte Radarmessstelle und/oder bauliche Installation von z.B. Bodenwellen unterstützt werden.

Schreiben vom 11.06.2019

Bzgl. meiner u.s. E-Mail möchte ich klarstellen, dass flankierende bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Bodenwellen) nicht zu einer Steigerung der Lärmbelastung führen dürfen (wir hatten nämlich auch schon einmal eine Bepflasterung rund um die nah gelegene Verkehrsinsel, die die Reifenabrollgeräusche allerdings massiv erhöht hatte). Zur deutlichen Verkehrsberuhigung und Reduzierung/Verminderung der Beschleunigungs- und Abbremsgeräusche beim Ein- und Ausfahren in die Stadt (die meiner Ansicht nach dadurch verstärkt werden die Ampel an der Kreuzung Gahlener Str. / Storchsbaumstraße bei "grün" bzw. "(dunkel-)gelb" zu passieren) würde die bauliche/dauerhafte Einrichtung eines Kreisverkehrs die größte Abhilfe leisten.

Schreiben vom 24.07.2019

Seit einiger Zeit erleben (und insbesondere hören) wir in den späten Abendstunden, neben der alltäglichen sowieso vorhandenen Belastung durch die Gahlener Straße, wieder einmal Fahrten mit hohen Geschwindigkeiten und entsprechenden Auspuffanlagen. Ich hoffe die Sammlung/Auswertung der Stellungnahmen und die Vorlage beim Umwelt- und Planungsausschuss sorgt bald für Minderung.

Ich kann wirklich nicht mehr nachvollziehen warum die Gahlener Straße/Königsberger Allee zum Rasen freigegeben ist/wird und in den Abend-/Nachtstunden sogar noch die Ampeln ausgeschaltet werden... ich möchte auch nicht darüber mutmaßen, ob der schwere Unfall am gestrigen Abend durch eine eingeschaltete Ampelanlage hätte vermieden werden können...ein Kreisverkehr hätte mindestens für eine deutliche Minderung der Folgen durch die geringere Kollisionsgeschwindigkeit gesorgt...

30 Innenstadt bis ca. Kreuzungsbereich Gahlener Straße/ bis zur Höhe Westfalentankstelle).

Storchsbaumstr. – Westfalentankstelle

Tempo 50:

Auch für diesen Streckenabschnitt gilt das zuvor ausgeführte.

Insgesamt haben aus verkehrlicher Sicht Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes meist wenig Aussicht auf Erfolg". Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden ist auf allen Ebenen vorrangig, den Verkehrsfluss nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern möglichst noch weiter zu verbessern. Verkehrs- und insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen" tragen dazu nicht unbedingt bei. Wenn nicht vorrangig Aspekte der Verkehrssicherheit es geradezu gebieten, dürfen die Instrumente der StVO nicht eingesetzt werden, um Verkehre zu beschränken. Im Falle gesundheitsschädlichen Lärms können die Instrumente „Verkehrsverbote und –beschränkungen" nur als letztmögliches Erfolg versprechendes Mittel eingesetzt werden, d. h., dass zuvor insbesondere alle Möglichkeiten des aktiven und passiven Lärmschutzes nachweislich ausgeschöpft sein müssen, ohne dass der erwünschte bzw. in diesem Fall gesetzlich vorgeschriebene Erfolg erreicht werden konnte.

Kreisverkehr - Kreuzung Gahlener Str. / Storchsbaumstraße:

Im Kreisverkehrsprogramm der Stadt Dorsten (2006) ist für diesen Abschnitt kein Kreisverkehr vorgesehen. Sollte langfristig gesehen eine bauliche Grundinstandsetzung notwendig werden, werden solche baulichen Erneuerungen in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträgers überprüft.

Ampelschaltung:

Nach Auskunft des Straßenbaulastträgers Straßen NRW gibt es keine planmäßige Abschaltung an größeren Kreuzungen, so auch nicht an dieser Stelle. Die Ampelanlage wird überprüft und instandgesetzt. Möglicherweise lag eine Störung vor.

Ich kann wirklich nur appellieren etwas zu unternehmen...in anderen Städten, ich war vor kurzer Zeit in Eckernförde, gibt es zumindest Tempo 30 -Zonen von 22h - 6h... für die Sicherheit/Gesundheit (Unfall- und Lärmschutz) sollte wirklich schnell etwas getan werden!

2021/2022 wird der komplette Ampelstrang auf der L 463 mit neuen digitalen Lichtsignalanlagen ausgestattet. Mit dem neuen Steuerungsprogramm wird auch die grüne Welle neu berechnet.

Nr. 6	Schreiben vom 16.06.2019
Stellungnahmen (wörtliche Rede)	
	Prüfungsergebnis

Schreiben vom 16.06 2019

Wir haben in der Zeitung und im Internet über den Lärmaktionsplan der Stadt Dorsten gelesen.

Wir wohnen seit einigen Generationen nun schon hier an der Gahlener Straße.

Der Bau der Autobahn A31 in den frühen 80igern und der dadurch ansteigende Lärm durch den zunehmenden Verkehr war für uns schon ein schwerer Einschnitt in die Lebensqualität.

Unverantwortlich ist es aber seitens der Stadt Dorsten, dass sie seit fast 40 Jahren nicht in der Lage ist, seine Bürger ausreichend vor diesem Lärm zu schützen oder Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

Desto erfreuter sind wir, dass das Thema nun neu aufgerollt wird.

Nach unserem jahrelangen „Kampf“ mit der Verwaltung der Stadt Dorsten wurden vor einigen Jahren wenigstens die Kopfsteinpflaster-Bereiche um die Verkehrsinseln entfernt.

Durch die Erschütterungen, verursacht von schnellfahrenden LKWs, auf diesen unbrauchbaren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wackelte damals das Geschirr in unseren Schränken.

Die Erschütterungen durch den Verkehr sind seither zurückgegangen, der Lärm ist geblieben.

Bei der Bekämpfung des Lärms hilft im Übrigen das Ausschalten der Ampeln zu Nachtzeiten in keinsten Weise.

Diese Maßnahme lädt Raser nur dazu ein, nachts noch mehr Gas zu geben.

Aus unserer Sicht gibt es drei gute Möglichkeiten den Lärm für die Anwohner der Gahlener Str. zu mindern:

Zum Schreiben vom 16.06 2019

L463

Tempo 30-Zonen sind im Netz der qualifizierten Straßen – hier L463 – nicht zulässig. Die Gahlener Straße ist dem Vorbehaltsnetz zugeordnet, was ebenfalls einer Ausweisung „Tempo 30“ entgegensteht. Für ein Streckenverbot sind zwingende verkehrliche Gründe, die auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage indizieren, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblicher Rechtsgüter übersteigt, nicht darlegbar. Insbesondere ist der in Rede stehende Abschnitt der L463 unfallunauffällig.

Lärmoptimierte _____ Fahrbahnbeläge:

Der Einsatz von lärmoptimierte Fahrbahnbeläge wie offenporige Asphalte, Splittmatrixasphalt oder Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung erst, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Eine konkrete Überprüfung, ob eine lärmindernde Wirkung durch die Straßenbauweise erzielt werden kann, erfolgt grundsätzlich immer im Vorgriff auf eine Deckensanierung.

Kreisverkehr - Kreuzung Gahlener Str. /

Storchsbaumstraße:

Im Kreisverkehrsprogramm der Stadt Dorsten (2006) ist für diesen Abschnitt kein Kreisverkehr vorgesehen. Sollte langfristig gesehen eine bauliche Grundinstandsetzung notwendig werden, werden solche baulichen Erneuerungen in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträgers überprüft.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit des Straßenverkehrs ist hier als erstes zu nennen. Besonders stadtauswärts wird ab dem Krankenhaus die Gahlener Straße als Beschleunigungsstrecke Richtung A 31 genutzt.

Dabei kommt es täglich zu gefährlicher Missachtung der roten Ampel an der Ecke zur Storchsbaumstraße. Dies ist im Übrigen ein oft genutzter Schulweg. Also wäre die Einrichtung einer Tempo 30 Zone bis hinter der Westfalen Tankstelle sinnvoll.

Die zweite Möglichkeit ist der Einsatz von sogenanntem Flüsterasphalt. In Kombination mit einem Tempolimit wäre hier sicher der größte Effekt zu erzielen.

Als dritte Möglichkeit sehen wir größere bauliche Maßnahmen, wie die seit Jahren geplante Umgehungsstraße oder der Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Gahlener und Storchsbaumstraße.

Als weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung sind auch noch der Einbau einer Blitzanlage oder ein Nachtfahrverbot für LKWs zu nennen.

Wir hoffen dass unsere Vorschläge zur Lärmreduzierung nun endlich einmal ernsthaft diskutiert werden und wünschen uns baldige Maßnahmen.

Fahrverbote:

Ein generelles Nachtfahrverbot für LKWs auf der L 463 ist nicht möglich. Die Landesstraße ist für jeden Verkehr zugelassen. Darüber hinaus gibt es keine Ausweichstrecke für den LKW-Verkehr.

Nr. 7	Schreiben vom 24.07.2019
Stellungnahmen (wörtliche Rede)	Prüfungsergebnis

Schreiben vom 24.07 2019

Im Anhang finden Sie meine Anregungen zur Situation auf der Königsberger Allee. Eine einheitliche Geschwindigkeit von 70 km/h würde keine merkliche Einschränkung bedeuten aber den Lärm ein wenig mindern.

Auch wäre eine durchgehende Geschwindigkeit von max. 70 km/h eine gute Grundlage um bei einer anstehenden Sanierung einen lärm mindernden Asphalt einsetzen zu können.

Desweiteren möchte Sie auf die erhebliche Lärmbelästigung durch die A 31 im Bereich Dorsten Hardt aufmerksam machen und Sie bitten hier Lärmschutzmaßnahmen zu beantragen.

Während der Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der Baustelle im Bereich der Autobahnbrücken war der Lärm deutlich vermindert. Nun, nachdem die Baustelle fertiggestellt ist, ist im Bereich der Brücken keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Kurz hinter den Brücken in Richtung Emden beginnt dann zum Glück eine neue Geschwindigkeitsbegrenzung von 120, bei Nässe 80 km/h.

Die Schwellen an den Brücken wurden zwar erneuert, dennoch verursachen diese zusätzlichen Lärm.

Sicher würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100km/h auf den Brücken den Lärm deutlich reduzieren. Eine Lärmschutzwand auf den Brücken wäre wünschenswert aber wahrscheinlich nicht durchsetzbar.

Vielleicht können Sie ja zunächst erreichen das die Schilder 120/80 km/h die kurz nach den Brücken beginnen um ca. 500 m nach

Zum Schreiben vom 24.07 2019

L463 – Geschwindigkeitsvereinheitlichung:
Die Gahlener Straße ist dem Vorbehaltsnetz zugeordnet Geschwindigkeitsvereinheitlichung: Auf der Königsberger Allee werden zwischen der Autobahn- Anschlussstelle Dorsten-West und der Kreuzung Königsberger Allee / Gahlener Str. / Bestener Str. kurzfristig für beide Fahrrichtungen Geschwindigkeitsbeschränkungen „70“ angeordnet.

Lärmoptimierte Fahrbahnbeläge L463: Der Einsatz wie offenporige Asphalte, Splittmatrixasphalt oder Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung erst, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Eine konkrete Überprüfung, ob eine lärm mindernde Wirkung durch die Straßenbauweise erzielt werden kann, erfolgt grundsätzlich immer im Vorgriff auf eine Deckensanierung.

Autobahnlärm-A31:

Lärm A 31 siehe unter Nr. 2 Im Rahmen der Stadtteilkonferenz Dorsten-Mitte/ und Dorsten Östrich wurden verschiedentlich hierzu Anfragen/ Beschwerden vorgebracht. Die Bürger wurden darüber informiert, dass beim Straßenbaulastträger eine Überprüfung der Lärmsituation beantragt werden kann. Es besteht gegebenenfalls die Möglichkeit, Förderungen für Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Einbau von Lüftungen) durch den Straßenbaubetrieb NRW zu erhalten.

Initiiert durch die Teilnehmer der Stadtteilkonferenz Östrich u. Hardt gab es am 24.01.20 einen Gesprächstermin mit den betroffenen Bürgern, dem Straßenbaulastträger

Süden versetzt werden und somit auch im Brückenbereich die Begrenzung gilt.

Auch ist die Lärmbelästigung an der Klosterstraße zu erwähnen. Ein Großteil des lärmverursachenden Verkehrs stellt der Durchgangsverkehr in Richtung Gahlen/Schermebeck/Hünxe dar.

Hier wäre es wünschenswert wenn es gelingen würde den Durchgangsverkehr deutlicher auf die Königsberger Alle umzulenken.

und der Stadtverwaltung Dorsten, um Maßnahmen zur Lärminderung an der A 31 zu erörtern.

Ergebnis:

- Temporeduzierung auf der A 31 wurde bislang durch den Straßenbaulastträger und die Bezirksregierung abgelehnt. Dieser Sachverhalt wurde noch mal durch Straßen NRW bestätigt. Auch seitens einiger Kirchhellener Bürger gab es bereits einen erfolglosen Antrag an die Bezirksregierung.

Darüber hinaus erläuterte der Straßenbaulastträger, dass eine Tempobeschränkung „120“ nicht den gewünschten Erfolg bringen wird, da vor allem die LKWs überwiegenden zur Lärmbelastung beitragen.

- Aktiver Lärmschutz: Lärmschutzwände wurden in der Vergangenheit bereits überprüft. Aufgrund der Topografie der Wohnbebauungen (Entfernung und Lage) und der erreichbaren Lärmreduzierung von weniger als 2 dB (A), lässt sich eine Lärmschutzwand nicht wirtschaftlich für diesen Standort darstellen.

- Als umsetzbare lärmreduzierende Maßnahme wird der Straßenbaulastträger freiwillig auf dem zur Sanierung anstehenden Streckenabschnitt (Dorsten-Hardt- Östrich) einen lärm mindernden Gussasphalt einbauen. Darüber hinaus werden lärm mindernde Brückenübergänge eingebaut.

Nr. 8	Schreiben vom 07.07.2019
Stellungnahmen (wörtliche Rede)	Prüfungsergebnis

Schreiben vom 12.07 2019

Bevor ich Vorschläge zu hoch verlärmten Straßenabschnitten mache, möchte ich noch einige Ausführungen zur gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm machen.

Auswirkungen von Lärms auf die Gesundheit
 „Zu viel Schall - in Stärke und Dauer - kann nachhaltige gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Schäden hervorrufen. Schall wirkt auf den gesamten Organismus, indem er körperliche Stressreaktionen auslöst. Dies kann schon bei niedrigeren, nicht gehörschädigenden Schallpegeln geschehen, zum Beispiel bei Verkehrslärm.

Lärm ist ein Stressfaktor. Er aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System. Als Folge kommt es zu Veränderungen bei Blutdruck, Herzfrequenz und anderen Kreislauffaktoren. Der Körper schüttet vermehrt Stresshormone aus, die ihrerseits in Stoffwechselforgängen des Körpers eingreifen. Die Kreislauf- und Stoffwechselregulierung wird weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem vermittelt. Die autonomen Reaktionen treten deshalb auch im Schlaf und bei Personen auf, die meinen, sich an Lärm gewöhnt zu haben.

Zu den möglichen Langzeitfolgen chronischer Lärmbelastung gehören neben den Gehörschäden auch Änderungen bei biologischen Risikofaktoren (z. B. Blutfette, Blutzucker, Gerinnungsfaktoren). Auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie arteriosklerotische Veränderungen („Arterienverkalkung“), Bluthochdruck und bestimmte Herzkrankheiten, einschließlich Herzinfarkt, können durch Lärm verursacht werden.“ Umweltbundesamt, Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen: <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr->

Zum Schreiben vom 12.07 2019

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Wirkung von Lärm auf die Gesundheit ist unstrittig und auch im Lärmaktionsplan integriert.

laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen.

Gesundheitliche Risiken chronischer Lärmbelastung

- bei dauerhaftem, nächtlichem Geräuschpegel über 55 dB(A) erhöhtes Risiko an Bluthochdruck zu erkranken,
- erhöhtes Herzinfarktrisiko bei chronischen Belastungen über 65 dB (A),
- beschleunigte Alterung des Herz-Kreislaufsystems,
- verringerte Konzentrationsfähigkeit und verminderte Qualität der Nachtruhe,
- Lärmschwerhörigkeit bei längerer Belastung mit Pegeln ab 85 dB(A),
- Stress, da Lärm als Stressfaktor auf den menschlichen Organismus wirkt, unabhängig davon, ob der Mensch schläft oder wacht (bei negativer Grundeinstellung zum einwirkenden Geräusch erhöht sich die Stressbelastung durch den subjektiv empfundenen Ärger)

Bei allen genannten negativen Auswirkungen auf die Gesundheit ist das Risiko einer Erkrankung umso größer, je höher der Geräuschpegel ist.

Eine dänische Studie (Mette Sørensen, Dänischen Krebsgesellschaft in Kopenhagen) mit mehr als 50.000 Teilnehmern aus dem Jahr 2011 hat gezeigt, dass Lärm nicht nur stresst, sondern auf Dauer auch eine ernsthafte Gefahr für die Gesundheit sein kann. Pro zehn Dezibel mehr Verkehrslärm erhöht sich das Schlaganfallrisiko um 14 Prozent. So erkannten die Wissenschaftler, dass sich das Risiko für die Probanden unter 65 Jahren statistisch nicht signifikant erhöht hat. Betroffen waren allerdings Menschen ab 65: Für sie stieg das Risiko mit jedem zehn Dezibel um 27 Prozent. Darüber hinaus zeigte sich für die Älteren bei 60 Dezibel ein Schwellenwert, ab dem sich das Schlaganfallrisiko noch einmal deutlich vergrößerte.

Hoch verlärmte Straßenabschnitte in Dorsten
An der Weseler Straße, Dülmener Straße, Borkener Straße, Haltener Straße, Ostwall, Willy-Brandt-Ring, Julius-Ambrunn-Straße, Südwahl, Gahlener Straße, Vestische Allee, Bochumer Straße, Marler Straße, Königsberger Allee und Bochumer Straße liegt die Straßenlärmbelastung am Gesamttag (24h) über 65dB(A) und in der Nacht über 55 dB(A), dort leben mehr als

1.000 Menschen. An diesen o. a. Straßenabschnitten sollten Straßenlärmminderungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Ein Beispiel für eine Reduzierung der Geschwindigkeit an einer Bundesstraße kann man in direkter Nachbarschaft in Marl sehen. Dort wurde die Geschwindigkeit auf der Breiten Straße von 50 auf 30 km/h gesenkt aus Lärmschutzgründen. An vielen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Ruhrgebiet sind schon Geschwindigkeitsreduzierungen wegen Lärmschutz umgesetzt worden.

Als Lärmminderungsmaßnahmen kämen in Frage:

- Im Sanierungsfall, verpflichtender Einbau von lärmmindernden Asphalten (z. B. LOA 5D Lärmminderung 3- 4 dB(A))
- Reduzierung der Geschwindigkeit (von 50 auf 30 km/h, Lärmminderung ca. 3 dB(A), von 100 auf 70 km/h, von 70 auf 50 km/h, Lärmminderung ca. 2 dB(A))
- Umgehungsstraßen

Auf der Basis des Grundgesetz Art. 2 (2)

Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit

und der StVO § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Insgesamt haben aus verkehrlicher Sicht Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes wenig Aussicht auf Erfolg". Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden ist auf allen Ebenen vorrangig, den Verkehrsfluss nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern möglichst noch weiter zu verbessern. Verkehrs- und insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen tragen dazu nicht unbedingt bei. Wenn nicht vorrangig Aspekte der Verkehrssicherheit es geradezu gebieten, dürfen die Instrumente der StVO nicht eingesetzt werden, um Verkehre zu beschränken. Im Falle gesundheitsschädlichen Lärms können die Instrumente „Verkehrsverbote und -beschränkungen“ als letztmögliches Erfolg versprechendes Mittel eingesetzt werden, d. h., dass zuvor insbesondere alle Möglichkeiten des aktiven und passiven Lärmschutzes nachweislich ausgeschöpft sein müssen, ohne dass der erwünschte bzw. in diesem Fall gesetzlich vorgeschriebene Erfolg erreicht werden konnte.

sowie auf der Grundlage von rechtskräftigen Urteilen sollten beim zuständigen Baulastträger zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenlärm lärmmindernde Maßnahmen eingefordert werden.

Weiter besteht die Möglichkeit lärmmindernde Maßnahmen im Lärmaktionsplan nach sorgfältiger Abwägung zu beschließen und diese notfalls auch gerichtlich durchsetzen zu lassen.