

# Stadt Herten

## Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 28.09.2018 bis zum 26.10.2018

NR	Beteiligte	Eingang	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
1	Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW	09.10.2018	Die vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Niederlassung Münster, wahrzunehmenden öffentlichen Belange werden durch den Lärmaktionsplan nicht berührt.	
2	Deutsche Bahn AG	17.10.2018	Aufgrund der Erläuterungen zu den im Lärmaktionsplan aufgeführten freiwilligen Maßnahmen der Deutschen Bahn, wird um Fristverlängerung gebeten	Der Projektleiter der freiwilligen Lärmsanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn ist ebenfalls über den Lärmaktionsplan unterrichtet. Die konkreten Planungen der Lärmschutzwand werden durch den LAP nicht berührt. Sollten substantiell Bedeutsame Entwicklungen stattfinden wird die Öffentlichkeit und die Politik gesondert informiert.
3	Eisenbahnbundesamt	23.10.2018	Das Eisenbahnbundesamt erwünscht eine Präzisierung der gesetzlichen Grundlagen im Kapitel 1.3 und 4.1.	Im Einvernehmen mit dem Eisenbahnbundesamt wurde die letzten 3 Zeilen des 2. Absatzes in Kapitel 1.3 durch nachfolgenden Absatz ersetzt: <i>Für die Kartierung des Bahnlärms an Haupteisenbahnstrecken ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Nach Erkenntnis des Eisenbahnbundesamtes ist das Verkehrsaufkommen der durch Herten verlaufenden Eisenbahnstrecke (2250) unter 30.000 Zügen, sodass es sich gemäß § 47 b Ziff. 4 BImSchG nicht um eine Haupteisenbahnstrecke handelt und somit eine entsprechende Kartierung entfällt.</i> In Kapitel 4.1 wurde ein zusätzlicher Verweis auf § 47 b Ziff. 4 BImSchG eingefügt.
4	Stadt Recklinghausen	24.10.2018	Durch den aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Herten werden Belange der Stadt Recklinghausen nicht berührt.	

5	Vestische	25.10.2018	<p>Die Vestische nimmt, insbesondere zum Kapitel 8 Maßnahmen, zusammengefasst wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Höhe der Fahrzeuggeräusche wird nicht nur von der Geschwindigkeit von Fahrzeugen, sondern auch vom Geschwindigkeitsverlauf bestimmt.</li> <li>2. Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses können zur Lärmreduktion beitragen.</li> <li>3. Die Umwandlung von lichtsignalgeregelten Kreuzungen in einen Kreisverkehr können eine Senkung des Mittelpegels um etwa 3 dB (A) bewirken. Kreisverkehre sind betrieblich entgegenkommender als Tempo 30 Zonen.</li> <li>4. Die „Verstetigung der Fahrzeit“, insbesondere für den ÖPNV, soll als Maßnahme festgeschrieben werden</li> <li>5. Die Reduzierung vom 50km/h auf 30 km/h kann zu Mehrbelastungen im Bereich Stickoxid und Feinstaub führen.</li> <li>6. Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wird begrüßt. Die konsequente Förderung des ÖPNV ist eine grundlegende Maßnahme zur Reduzierung des Straßenlärms.</li> <li>7. In der Maßnahme 17 soll der Unterpunkt 8 durch folgenden Satz „Der Einsatz moderner und „lärmarmere“ Dieselbusse wird bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH fortgesetzt und der Einsatz alternativer Kraftstoff- und Antriebssysteme geprüft“ ausgetauscht werden.</li> <li>8. Neben der Versteigung des Verkehrsflusses z.B. durch Koordinierung von LSA ist eine Bevorrechtigung des ÖPNV an LSA notwendig, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.</li> <li>9. Bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.</li> </ol>	<p>Zu 1.) Bei der Maßnahme 1 handelt es sich u.a. um einen qualifizierten Prüfauftrag, die Kommentierung wird bei der Bearbeitung der Maßnahme 1 berücksichtigt.</p> <p>Zu 2.) Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen 1, 11, 12 und 16 wird die Verstetigung des Verkehrs mit betrachtet.</p> <p>Zu 3.) Die Anmerkung wird bei der Bearbeitung der Maßnahme 12 beachtet.</p> <p>Zu 4.) Die Stärkung des ÖPNV ist ein strategisches Ziel der Lärmaktionsplanung und findet sich in verschiedenen Maßnahmen wieder. Da jedoch der kommunale Einfluss auf die Fahrzeiten des ÖPNV begrenzt ist und der vorliegenden Lärmaktionsplan Handlungsmöglichkeiten der Stadt aufzeigt, wird von einer Einzelmaßnahme „Verstetigung der Fahrzeit“ abgesehen.</p> <p>Zu 5.) Die Anmerkung wird bei der Bearbeitung der Maßnahme 1 beachtet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Stadt Herten Teil des Luftreinhalteplan Ruhrgebiet ist.</p> <p>Zu 6.) Die Vestische wird bei der Erarbeitung des städtischen Mobilitätskonzepts beteiligt. (Die vorliegende Stellungnahme wird dem „Projektteam“ zur Verfügung gestellt)</p>
---	-----------	------------	---	---

				<p>Zu 7.) Der Anregung wird teilweise gefolgt, der Unterpunkt 8 wird durch nachfolgenden Satz ersetzt "Der Einsatz alternativer Kraftstoff- und Antriebssysteme wird geprüft"</p> <p>Zu 8.) Die Anregung wird bei konkreten Planungsanlässen berücksichtigt</p> <p>Zu 9.) Die Stärkung des Umweltverbundes wird ein Thema des Mobilitätskonzepts und in Maßnahme 16 berücksichtigt.</p>
6	Stadt Herne	26.10.2018	Die Stadt Herne hat keine Bedenken	
7	Straßen.NRW	26.10.2018	<p>Straßen.NRW nimmt insbesondere zur Maßnahme 1 Stellung. Nachfolgend die Zusammenfassung der von Straßen.NRW benannten Punkte</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aufgrund der Vielzahl der Kommunen, werden Maßnahmen aus den LAP zunächst gesammelt. Die Bearbeitung erfolgt nach Priorität, anhand der Möglichkeit, dass sich konkrete aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen ableiten lassen.</li> <li>2. Im weiteren Ablauf wird dann z.B. im Vorfeld von Sanierungen von Fahrbahndecken auf Grundlage der Maßnahmenliste der LAPs die Notwendigkeit des Einbaus eines lärmindernden Fahrbahnbelags als Lärmsanierungsmaßnahme anhand von Berechnungen nach RLS-90 geprüft.</li> <li>3. Die Überprüfung ganzer Streckenabschnitte nach der RLS-90 vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeiten als Lärmschutzmaßnahme, sehen wir aufgrund der strengen Voraussetzungen kritisch und daher mit einer</li> </ol>	<p>Zu 1) Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt behält sich vor, im Rahmen der Bearbeitung der Maßnahme 1, konkret und wiederholt auf Belastungsbereiche hinzuweisen, die einer Verbesserung der Lärmsituation bedürfen.</p> <p>Zu 2) Die Prüfung des Einbaus von lärmindernden Fahrbahnbelag wird begrüßt. Die Stadt ist bereit sich am Prüfverfahren zu beteiligen und Ergebnisse sind transparent zu kommunizieren, um auch unkonventionelle Umsetzungen von Lärmschutz zu ermöglichen. Das Angebot der Prüfung wird bei der Bearbeitung der Maßnahme 15 berücksichtigt.</p> <p>Zu 3) Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Stadt Herten bleiben</p>

			<p>nachrangigeren Priorität. Grundsätzlich können Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Insgesamt haben aus verkehrlicher Sicht Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes wenig Aussicht auf Erfolg.</p> <p>4. Die durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung beabsichtigte Reduzierung des Lärms für die betroffenen Wohnnutzungen ist alternativ - und in der Auswirkung auf den Innenpegel der schutzwürdigen Räume viel nachhaltiger - durch passive Maßnahmen der Lärmsanierung erreichbar.</p> <p>5. Die Stadt plant die Bürger im Korridor möglicher passiver Lärmsanierungen zu informieren und ich möchte ergänzend auf die Internetseite von Straßen.NRW <a href="http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html">http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html</a> verweisen, wo die genauen Bedingungen und Abläufe dargestellt werden.</p> <p>6. Ihre Auswertungen nach RLS 90 können Sie uns gerne übermitteln. Bezüglich Abbildung 11 im Anhang möchte ich besonders im Hinblick auf die angrenzenden Bereiche der A 2 auf die gebietsspezifischen Auslösewerte der Lärmsanierung verweisen. Demnach gelten</p> <table border="1" data-bbox="678 1193 1458 1396"> <thead> <tr> <th data-bbox="678 1193 1144 1230"></th> <th data-bbox="1144 1193 1290 1230">Tag</th> <th data-bbox="1290 1193 1458 1230">Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="678 1230 1144 1396">An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten</td> <td data-bbox="1144 1230 1290 1396">67 dB(A)</td> <td data-bbox="1290 1230 1458 1396">57 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table>		Tag	Nacht	An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)	<p>Temporeduzierungen Optionen für den Lärmschutz.</p> <p>Zu 4) Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Herten bevorzugt aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber passiven Schallschutz. Die Förderung von passiven Schallschutz wird begrüßt, sollte aber im Sinne einer leiseren Stadt und der Lebensqualität nachrangig gegenüber gleichwirksamen aktiven Schallschutz sein.</p> <p>5. Die Stadt begrüßt das Informationsangebot und ist gewillt es im weiteren Verfahren zu nutzen. (Umsetzung der Maßnahme 1)</p> <p>6. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>7. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
	Tag	Nacht								
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)								

			<table border="1"> <tr> <td>In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td> <td>69 dB(A)</td> <td>59 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>In Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </table> <p>Die derzeit in Ihrer Abbildung nach der RLS 90 dargestellten Punkte &gt; 67 dB(A) tags und &gt;57 dB(A) nachts müssen dem entsprechend geprüft und differenzierter betrachtet werden.</p> <p>7. Das Einverständnis der RNL Ruhr (Regionalniederlassung) bezüglich der Planung, Finanzierung und Durchführung der Maßnahmen kann nicht vorausgesetzt werden.</p>	In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	69 dB(A)	59 dB(A)	In Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	
In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	69 dB(A)	59 dB(A)								
In Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)								
8	Stadt Marl	29.10.2018	Die Stadt Marl hat keine Einwände/ Anregungen/ Hinweise gegen den Lärmaktionsplan							

**Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichen-Auslegung vom 01.10.2018 bis zum 31.10.2018**

Nr.	Eingang	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
1	23.10.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="533 339 1240 512">1. Es fehlt die Gelsenkirchener-Str. Richtung Autobahn A2. Gemäß Ihrer Abbildungen werden im &gt;Erich-Grisar-Weg&lt; schon jetzt die maximalen zulässigen (24 Std. und die Nacht) dB Werte überschritten. Dies findet aber nirgendwo eine Berücksichtigung.</li> <li data-bbox="533 555 1240 727">2. Auf Seite 23 schreibt die Stadt: "Das Gebiet soll weiterhin geschützt werden". Hinter dem ausgewiesenen Gebiet befindet sich der Erich-Grisar-Weg. Von einem SCHUTZ kann hier bei diesem Lärm NICHT gesprochen werden.</li> <li data-bbox="533 770 1240 868">3. Der derzeitige Umbau der Kreuzung Gelsenkirchener Str./Ewaldstr., wird nicht erwähnt und/oder berücksichtigt.</li> <li data-bbox="533 911 1240 1008">4. Die neuen Leitlinien der WHO (siehe Anlage) bzgl. Lärm (die in kurzer Zeit in nationales Recht umgesetzt werden) finden KEINE Berücksichtigung.</li> </ol>	<p data-bbox="1252 300 1323 327">Zu 1.</p> <p data-bbox="1252 355 2047 820">Die Aussage, dass die Gelsenkirchener Straße Richtung Autobahn A2 fehlt, ist nicht richtig. In den Lärmkarten ist deutlich zu erkennen, dass die L 638 Gelsenkirchener Straße zwischen AS BAB2 und Ewaldstraße berücksichtigt ist. Der Auslösewert von 65 dB(A) für den 24 h Pegel wird an den Gebäuden südlich des Erich-Grisar-Weges unterschritten. Es wurde eine Auswertung der Aufpunktberechnungen des LANUV NRW vor den Gebäudefassaden durchgeführt. Die Auswertung ergab ebenfalls für den Nachtpegel keine Überschreitung des Auslösewertes von 55 dB(A) an den Gebäuden südlich des Erich-Grisar-Weges.</p> <p data-bbox="1252 884 1323 911">Zu 2.</p> <p data-bbox="1252 940 2047 1037">Mit weiterhin geschützt werden ist gemeint, dass die ruhigen Gebiete nicht durch neue zusätzliche Lärmquellen verlärmert werden sollen.</p> <p data-bbox="1252 1101 1323 1128">Zu 3.</p> <p data-bbox="1252 1157 2047 1348">In den Berechnungen des LANUV NRW sind nur die zum Zeitpunkt der Berechnung schon vollendeten Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt worden. Der Umbau der Kreuzung Gelsenkirchener Straße/Ewaldstraße ist deshalb in der Stufe 3 der Lärmkartierung nicht</p>

			<p>berücksichtigt. Der Umbau wird erst in der Stufe 4 der Lärmkartierung berücksichtigt werden.</p> <p>Zu 4.</p> <p>Über eine in kurzer Zeit geplante Umsetzung der Leitlinien der WHO in nationales Recht ist der Stadt Herten nichts bekannt. In deutschem Recht gibt es zur Zeit keinen Rechtsanspruch auf einzuhaltenen Lärmimmissionswerte durch Verkehrslärm. Eine Einführung einer neuen Rechtsvorschrift mit verbindlichen Immissionsgrenzwerten für bestehende Verkehrswege ist nicht geplant.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan kann der Rat der Stadt Herten natürlich auch die deutlich strengeren Zielwerte der WHO für Verkehrslärm von 53 dB(A) tags und 45 dB(A) als Auslösewerte beschließen. Dies würde aber erfordern, dass das gesamte Straßennetz der Stadt Herten berechnet und beurteilt würde. Die Zielwerte der WHO sind im städtischen Straßennetz durch ausschließliche Maßnahmen an der Straße wie Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) und Auftrag lärmarmen Fahrbahnbeläge nicht zu erreichen. Darüber hinaus müsste der Verkehr auf den Straßen in ganz erheblichem Umfang um mind. 80 % reduziert werden. Dies kann nur erreicht werden durch:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ausschluss des kompletten Durchgangsverkehrs aus den Städten</li><li>• Umstieg des größten Teils der Bevölkerung auf den öffentlichen Nachverkehr und nicht motorisierte</li></ul>
--	--	--	--

			<p>Fahrzeuge oder E-Fahrzeuge (Fahrräder, E-Bikes, E-Roller ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlieferung von Waren für Privatkunden und Gewerbe durch elektro-basierte Stadtlogistik (Fernverkehr liefert bis zum Stadtrand - Verteilung durch Elektro-Lkw im Stadtgebiet)</li> <li>• Umgestaltung der Innenstädte und Wohngebiete zu autofreien Zonen</li> <li>• Dezentralisierung der Infrastruktur durch wohnortnahe Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsmöglichkeiten unter dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“</li> </ul>
2	24.10.2018	<p>Stellungnahme zum Betrieb der Sportanlage Langenbochum</p> <p>Die Sportanlage ist eine dauernde, unzumutbare Lärmbelästigung. Die folgenden Punkte werden kritisiert:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ab dem frühen Morgen arbeiten Gärtner mit lauten Geräten und Rasenmähern an der Pflege der Plätze</li> <li>2. Danach findet ein Spielbetrieb mit lauten und aggressiven Geschrei bis in den späten Abend (ca. 22 Uhr) statt.</li> <li>3. Turniere mit Lautsprecheransagen und besonders viel Geschrei an den Wochenenden</li> <li>4. Des Öfteren Partys an den Wochenenden bis in die frühen Morgenstunden</li> <li>5. Auf den kleinen Plätzen treffen sich Spieler mit Radiogeräten</li> </ol> <p>Aufgrund der Belastung (morgens bis abends Lärm, kein Lüften ohne Lärm, kein Aufenthalt auf dem Balkon möglich)</p>	<p>Der Betrieb von Sportanlagen und insbesondere Lärm aus Veranstaltungen, Platz-Pflege und Spielbetrieb ist kein formaler Bestandteil dieser Lärmaktionsplanung. Es handelt sich tendenziell um eine ordnungsrechtliche Fragestellung.</p> <p>Die Stellungnahme wird daher zur Bearbeitung und Klärung des Sachverhalts an das städtische Ordnungsamt weitergeleitet.</p>



	wird eine Verlegung der Sportanlage außerhalb eines Wohngebiets angemahnt.	
--	--	--

### Abwägung der eingegangenen Wortmeldungen bei der Bürgerbeteiligung am 29.10.2018

Als Teil der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Erstellung des Lärmaktionsplanes Stufe 3 wurde am 29.10.2018 von 17.00 Uhr bis ca. 18.45 Uhr eine öffentliche Bürgerversammlung durchgeführt. Neben den Vertretern der Stadtverwaltung Herten und dem Gutachter waren noch 10 Bürgerinnen und Bürger anwesend. Nach einem einführenden Vortrag zum Ablauf, rechtlichen Rahmen der Lärmaktionsplanung und den vorgeschlagenen Maßnahmen fand eine lebhaft Diskussionsrunde zum Thema Lärm statt. Nachfolgende konkrete Anregungen wurden durch Bürgerinnen und Bürger vorgebracht.

Nr.	Eingang	Inhalt des Beitrags	Abwägung
1	29.10.2018	<p>Straßen NRW als Baulastträger der Hauptverkehrsstraßen in Herten hätte an der Sitzung teilnehmen müssen.</p> <p>Anträge auf Schallschutzfenster sind im Jahr 2016 gestellt worden. Straßen NRW hat für die Schützenstraße durch eigene Berechnungen im Jahr 2018 bestätigt, dass die Werte für eine Lärmsanierung überschritten werden.</p> <p>Ein Lärmschutzfensterprogramm könne aber nicht durchgeführt werden, da kein Geld mehr zur Förderung der Maßnahme zur Verfügung steht.</p> <p>Es wird angeregt, dass die Stadt die Bürger bei der Beantragung der Lärmschutzfenster unterstützt um den Interessen der Bürger gegenüber Straßen NRW mehr Nachdruck zu verleihen.</p>	<p>Straßen.NRW wurde als Träger Öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan gehört. Der Austausch mit Straßen.NRW soll im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplan intensiviert werden.</p> <p>Die Stadt Herten wird die Anregung bei der Umsetzung der Maßnahme 1 berücksichtigen. Insbesondere das Anliegen einer abgestimmten Position der Bürgerschaft und Verwaltung gegenüber Straßen.NRW wird begrüßt.</p>
2	29.10.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Kreuzung Gelsenkirchener Straße/Ewaldstraße wurde in der Lärmaktionsplanung nicht ausreichend berücksichtigt.</li> <li>2. Der Rechtsabbieger von der Gelsenkirchener-Str, auf die Ewaldstraße ist zu kurz dimensioniert. Außerdem</li> </ol>	<p>Zu. 1) Der Kreuzungsbereich ist in der Lärmkartierung noch im „alten“ Zustand berechnet worden, da die Berechnung auf Daten aus dem Jahr 2015 beruht. Die Gelsenkirchener Straße ist nur von der Ewaldstraße bis zur BAB 2 mit berechnet, da die Straßenbelegungen des Landes aus dem Jahr 2015 nur für diesen Bereich eine Verkehrsbelastung von &gt; 3 Mio. Kfz/a aufweisen.</p>

		<p>reicht der Abbiegeradius für Lkw mit Auflieger oder Anhänger nicht aus</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Von der Stadt Herten wurde gegenüber Straßen NRW kein Antrag gestellt, auf der Ewaldstraße die Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren.</li> <li>4. Auf der Gelsenkirchener Straße wurde zwischenzeitlich die Geschwindigkeit von 50 km/h wieder auf 70 km/h erhöht.</li> <li>5. Die neuen Leitlinien der WHO bzgl. Lärm finden keine Berücksichtigung in der Lärmaktionsplanung.</li> <li>6. Auf der Ewaldstraße ist nachts die Ampelschaltung so geregelt, dass man bei einer konstanten Geschwindigkeit von 50 km/h immer von den Ampeln abbremsen muss. Die Fahrzeuge beschleunigen dann nach der Ampel wieder. Dies führt zu einer Lärmbelastung.</li> <li>7. Auf der BAB 2 fehlt von dem Hinweisschild 500 m bis Abfahrt Herten bis zur Anschlussstelle Herten die Lärmschutzwand. Diese Lücke muss durch Straßen NRW geschlossen werden.</li> <li>8. Als Lärmschutzmaßnahme muss vom Kreuz Recklinghausen bis zum Tunnel der BAB 2 Tempo 100 eingeführt werden.</li> </ol>	<p>Zu 2,3 und 4) Der Lärmaktionsplan kann die Abwicklung und Planung einzelner Baumaßnahmen nicht detailliert abbilden und beschreiben. Im Rahmen der kontinuierlichen Verwaltungsarbeit wurde Straßen.NRW im März 2018 jedoch gebeten, den Bau einer Lärmschutzwand entlang der Gelsenkirchener Straße (zwischen LIDL und Schloßpark) zu prüfen und zu unterstützen. Auf den besonderen Schutzcharakter des „ruhigen Gebiet“ Schlosspark/ Schlosswald wurde ebenfalls hingewiesen. Die Stadtverwaltung wird ein weiteres Fachgespräch zum Umbau des Kreuzungsbereich Ewald-Str./ Gelsenkirchenerstr. führen um die aufgeworfenen Fragen zu klären.</p> <p>Zu 5.) Der Stadt Herten ist nicht bekannt, dass die WHO-Leitlinien in deutsches Recht überführt werden sollen. Im Lärmaktionsplan wird entsprechend der bisherigen Methodik an den Auslösewerten von 65 dB(A) für den 24 h Pegel und von 55 dB(A) für den Nachtpegel festgehalten. Dadurch ist auch eine Vergleichbarkeit mit den vorhergehenden Lärmaktionsplänen gegeben. Die Wahl der Auslösewerte hat keine bindende Wirkung auf die Umsetzung von Maßnahmen.</p> <p>Zu 6.) Die Anregung wird aufgenommen. Die Maßnahme 11 des Lärmaktionsplan wird entsprechend erweitert.</p> <p>Zu 7.) Die Stadt wird diese Forderung bei Straßen NRW ansprechen.</p> <p>Zu 8.) Die Stadt hat diese Forderung bei Straßen NRW ansprechen.</p>
--	--	--	---

3	29.10.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Rechtsabbieger von der Gelsenkirchener Straße auf die Ewaldstraße ist zu kurz dimensioniert. Der Abbiegeradius für Lkw mit Auflieger oder Anhänger reicht nicht aus. Die Lkw fahren entweder über den Bordstein oder müssen die Geradeausspur mit benutzen.</li> <li>2. Die Herner Straße ist auch eine Hauptstraße in Herten. Die Verkehrsbelastung auf der Straße ist ebenfalls sehr hoch und führt zu hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Diese Straße muss auch im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.</li> <li>3. Auf der Herner Straße ist ein lärmindernder Straßenbelag aufzubringen. Zusätzlich muss hier ein Lärmschutzfensterprogramm aufgelegt werden.</li> <li>4. Der Lärm und die Luftschadstoffbelastungen müssen mit in den Mietspiegel einfließen, damit die Hausbesitzer einen höheren Anreiz haben, Geld in Lärmschutz zu investieren.</li> </ol>	<p>Die Verwaltung hat den beschriebenen Sachverhalt bereits aufgegriffen und entsprechende Anpassungen in der Bauausführung initiiert.</p> <p>Zu 2,3) In der Lärmkartierung des LANUV sind nur klassifizierte Hauptstraßen (Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen) mit mehr als 3 Mio. Kfz/a enthalten. Entsprechend gibt es keine Analyse über den Straßenabschnitt. Umfassende freiwillige Lärmschutzmaßnahmen können derzeit nicht aus dem städtischen Haushalt finanziert werden.</p> <p>Zu 4.) Die Belastungen aus Lärm und Luftschadstoffen verringern die Lebensqualität. Die Stadt ist gewillt die damit einhergehende sozial-ökologischen Konflikte zu entschärfen. Inwieweit der Mietspiegel ein Instrument ist muss geprüft werden.</p>
4	29.10.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Warum wurden keine Messungen der Geräusche durchgeführt?</li> <li>2. Die Geschwindigkeit auf der Gelsenkirchener Straße muss wieder von 70 km/h auf 50 km/h reduziert werden.</li> <li>3. In Herten Süd ist die Lärmbelastung durch Flugzeuge und Gyrocopter gerade an Wochenenden sehr hoch.</li> </ol>	<p>Zu 1.) Die Vorgaben zur Erstellung von Lärmkarten in der gesamten EU sehen keine Messungen vor. Deshalb hat die EU die Berechnung der Lärmpegel als Methode vorgegeben.</p> <p>Zu 2.) Die Stadt wird diese Forderung bei Straßen NRW ansprechen.</p> <p>Zu 3.) Nach Auswertung der Lärmkarten für die Verkehrsflughäfen Dortmund und Düsseldorf liegt Herten nicht im Einwirkungsbereich der beiden Flughäfen. Die Belastung durch Fluglärm von Leichtflugzeugen und Gyrocoptern in Herten ist bekannt. Der Landeplatz Loemühle wird aber aufgrund der geringen Anzahl von Flugbewegungen im Jahr nicht in der Lärmkartierung erfasst.</p>

5	29.10.2018	<p>1. Warum kommen nur so wenige Bürger zu der Bürgerversammlung?</p> <p>2. Bei dem nächsten Lärmaktionsplan soll die Versammlung in den Ortsteilen mit hohen Lärmbelastungen wie z.B. Herten Süd stattfinden.</p> <p>3. Eine Einladung über die Homepage der Stadt Herten und über die Presse reicht nicht aus. Der Termin ist auch durch Flyer bekannt zu geben.</p>	<p>Zu 1.) Die Bürgerbeteiligung bewegt sich in etwa auf dem Niveau von 2013.</p> <p>Zu 2.) Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 1 soll die Anregung bereits werden. Der Beschluss des Lärmaktionsplan soll der Auftakt für fünf Jahre Umsetzung sein.</p> <p>Zu 3.) Die Bewerbung der Beteiligungsformate erfolgte über die Pressemeldungen und Veröffentlichungen auf der Homepage der Stadt Herten. Dieses Verfahren ist gängige Praxis für Beteiligungsformate.</p>
---	------------	--	--