Hauptverkehrsstraßen in Herten
- Grundsätze und weitere Entwicklung
- Lärmminderungsplan Stadt Herten

zugleich:
- Antrag gem. §14 GeschO. der UWG vom 23.02.05 "Nachtfahrverbot für Lkw über 3,5t zwischen 22 - 6 Uhr";
- Anregung gem. §24 GO NW von PRO-HERTEN vom 30.03.05 "PM10 in Herten-Süd";
- Anregung gem. §24 GO NW von PRO-HERTEN vom 06.06.05 "Innerstädtisches Verkehrskonzept; Tempo 30 auf der südlichen Jägerstr.";
- Antrag gem. §14 GeschO. der UWG vom 12.09.05 "generelles Tempo-Limit von 30 km/h auf der Schützenstr.";
- Anregung gem. §24 GO NW von Fr. Heine vom 13.10.05 "Kreisverkehrslösungen bevorzugen";
- Anregung gem. § 24 GO NW von PRO-HERTEN vom 17.10.05 "LMP Stadt Herten";
- Antrag gem. §14 GeschO. der UBP vom 24.05.06 "Verkehrslenkungskonzept";
- Anregung gem. §24 GO NW der UBP vom 27.04.07 "Durchfahrverbot für Lkw"

Beratungsfolge	Sitzung am	TOP-Nr.
Ausschuss für Planung, Bauen und Umwelt	22.05.2007	
Rat	19.09.2007	

Vorlagen-Nr.	07/122	Zustelldatum		Federführung	Fachbereich 2

Beschlussvorlage **öffentlich**

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

   Seine Aussagen sind Grundlage für die zukünftige Entwicklung der städtischen Hauptverkehrsstraßen sowie für regelmäßige Abstimmungen mit dem Kreis Recklinghausen und dem Landesbetrieb Straßen NRW als weiteren Baulastträgern.

2. Den im Abschnitt 4. formulierten Beschlussempfehlungen zu den Anregungen nach § 24 GO und nach § 14 GeschO wird gefolgt.

   Damit sind diese Verfahren abgeschlossen.

Herten,
Bürgermeister / Beigeordneter / FBL

Begründung:

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung

2. Hauptverkehrsstraßen in Herten in ihrer Verkehrsbedeutung

2.1 Netz und Verkehrsaufkommen
2.2 Ausstattung und Zustand
2.3 Unfall- und Gefahrensituationen
2.4 Öffentlicher Nahverkehr / Nahverkehrsplanung
2.5 Weitere Entwicklung

3. Hauptverkehrsstraßen in Herten unter Umweltgesichtspunkten

3.1 Luft- und Feinstaubbelastungen
3.1.1 Stand der Erkenntnisse und Handlungserfordernisse
3.1.2 Regionaler Vergleich zur Luft- / Feinstaubbelastung
3.1.3 Umweltzonen
3.2 Lärmbelastung
3.2.1 Kurzfassung Lärmminderungsplanung
3.3 Zusammenwirken von Luftbelastungs- und Lärmminderungsplanung im Rahmen regionaler Lösungen

4. Stellungnahme zu den Anregungen nach § 24 GO und nach § 14 GeschO

Anhang: Lärmminderungsplan Stadt Herten

Anlagen: Anregungen und Anträge

Begründung:

1. Einleitung

Das Netz der Hauptverkehrsstraßen in Herten umfasst 54 km. Das sind 25 % des gesamten 215 km langen Straßennetzes in der Stadt. Es sichert die überörtlichen und ortsteilbezogenen Verbindungen für den Kfz-Verkehr. Über diese Hauptverkehrsstraßen werden - entsprechend ihrer Funktion - etwa 70 – 80 % des Kfz-Verkehrs abgewickelt; insbesondere der Schwerlastverkehr nutzt außerhalb der Gewerbegebiete fast ausschließlich diese Straßen. Hinzu kommen 12,5 Streckenkilometer der Autobahnen A 2 (2,5 km) im Hertener Süden und der A 43 (10 km) östlich des Hertener Stadtgebietes.

Die Bündelung der Verkehre auf das Netz der Hauptverkehrsstraßen ermöglicht es andererseits erst, temporeduzierte Wohnsiedlungsbereiche einzurichten. Seit 1995 leben ca. 75 % der Hertener Bevölkerung in solchen temporeduzierten Bereichen des Stadtgebietes (Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen, kurze Stichstraßen oder Tempo-30-Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen).

Aus dieser sinnvollen Funktionsteilung der Straßen leiten sich notwendige Anforderungen an das Hauptverkehrsstraßennetz ab, die in Herten - wie in allen anderen Städten mit verdichteter Siedlungsstruktur - nicht konfliktfrei zu allen Aspekten städtischer Lebens- und Wohnqualität erfüllt werden können: So stehen u.U. Anforderungen an einen möglichst störungsfreien Verkehrsfluss durchaus im Widerspruch zu Aspekten der Verkehrssicherheit, und die notwendigerweise zu bewältigenden Verkehrsmengen auf dem Hauptverkehrsstraßen-Netz lösen erhöhte Belastungen der Umwelt im Hinblick auf Lärm und Luft entlang dieser Achsen aus. Der Umgang mit den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet stellt daher ein besonders schwieriges stadtentwicklungsplanerisches und –politisches Themenfeld dar.

Dies spiegelt sich u.a. auch darin wieder, dass eine Reihe von Anregungen aus der Bürgerschaft und Anträgen aus der Ratspolitik auf Gesichtspunkte der (zukünftigen) Ausgestaltung der Hauptverkehrsstraßen Bezug nimmt (siehe Anlagen). Thematisiert werden insbesondere Aspekte der Verkehrseinschränkung (z.B. Nachtfahrverbot für Lkw) und der Verkehrslenkung (z.B. Kreisverkehr; wegweisenden Beschilderung), vor allem aber die von Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Umweltbelastungen.

Der Lärmminderungsplan, der sich nahezu vollständig auf die Lärmquelle Verkehr konzentriert, ist daher in diese Gesamtbetrachtung mit einbezogen und in der vollständigen Fassung als Anhang dieser Vorlage beigefügt worden.

Vor diesem Hintergrund hält es die Verwaltung für angebracht, die derzeitige Situation und die zukünftige Entwicklung der Hauptverkehrsstraßen in Herten entsprechend den verschiedenen Anforderungen und den gegebenen Handlungsspielräumen darzulegen und zu beurteilen. Diese Spielräume sind allerdings aufgrund der verkehrstechnischen, umweltfachlichen, rechtlichen, zuständigkeitsbezogenen und finanziellen Rahmenbedingungen begrenzt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass hohe Mobilität als ein unverzichtbares Gut in unserer Gesellschaft einzustufen ist und dass die Rahmenbedingungen, unter denen sich das Verkehrsverhalten entwickelt, auf kommunaler Ebene begrenzt beeinfluss- und steuerbar sind.

2. Hauptverkehrsstraßen in Herten in ihrer Verkehrsbedeutung

2.1 Netz und Verkehrsaufkommen

Das Netz der Hauptverkehrsstraßen ist in der folgenden Abbildung wiedergegeben:

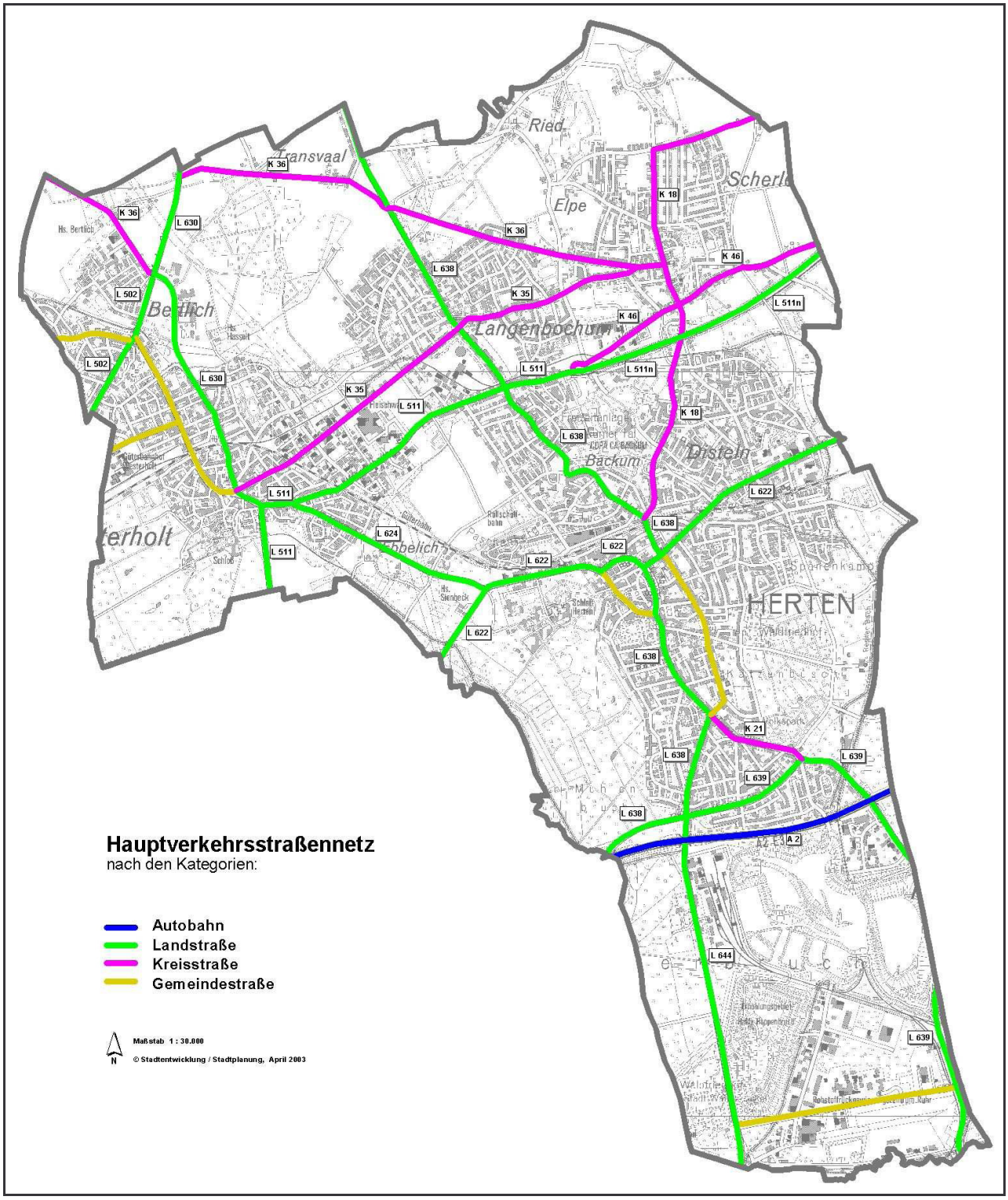

Abb. 1: Hauptverkehrsstraßennetz nach Kategorien

Von den insgesamt 215 Netzkilometern sind

- 31 km Landesstraßen,
- 16 km Kreisstraßen und
- 7 km städtische Hauptverkehrsstraßen.

Der größte Anteil ist damit in der Baulastträgerschaft des Landes, verwaltet durch den Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Bochum.

Hauptverkehrsstraßen sind dazu bestimmt, überörtliche und innerörtliche Verbindungsfunktionen zu übernehmen, Sammel- und Anliegerstraßen sollen dagegen innere Erschließungsfunktion erfüllen. Laut Definition sind Hauptverkehrsstraßen unabhängig von der Baulastträgerschaft „wichtige städtebauliche und verkehrliche Achsen und Räume, zugleich meist aber auch Abschnitte überörtlicher Straßennetze. Sie verbinden Ortsteile und Quartiere unterschiedlicher Größe und Struktur miteinander und sind, sofern sie angebaut sind, gleichzeitig Haupterschließungsstraßen solcher Siedlungseinheiten“. Landesstraßen bilden ein zusammenhängendes Netz mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung. Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen. Gemeindestraßen sind Straßen, deren vorwiegende Aufgabe die Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes ist. Soweit eine Gemeindestraße ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße wahrnimmt, dient diese überwiegend den Belangen des allgemeinen Verkehrs und nicht der Erschließung (vgl. StrWG NW, Teil 1, Abschnitt 1, §3).

Das heutige Netz der Hauptverkehrsstraßen ist festgelegt durch den Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Herten (einschließlich der förmlichen Änderungen). Abweichungen zwischen dem FNP und dem Status der Hauptverkehrsstraßen gibt es in folgenden Fällen:

- Wegfall einer Nord-Süd-Trasse als Alternative zur L 638 Schützenstraße / Feldstraße im Bereich Paschenberg / Stadtmitte / Herten-Süd: hier gibt es einen Grundsatzbeschluss des Rates zum Verzicht auf eine neue Trasse;
- Wegfall der Vierspurigkeit der L 622 Kaiserstraße: hier hat der Rat in Rahmen verschiedener Einzelvorhaben auf die Sicherung einer entsprechenden Trassenbreite verzichtet;
- Wegfall der Vierspurigkeit der L 644 Ewaldstraße zwischen Gelsenkirchener Straße und Zechenbrücke im Rahmen des Umbaus der äußeren Erschließung des Standortes Ewald;
- K 36 als Verbindung zwischen den Ortsteilen Langenbochum und Bertlich;

Im vergangenen Sitzungszyklus hat der Rat einem Baulastträgerwechsel zwischen der Schützenstraße und der Ewaldstraße / Theodor-Heuss-Straße zugestimmt. Die Umstufung wird nun voraussichtlich im 2. Quartal des Jahres erfolgen.

Eine Erweiterung oder ein Trassenneubau (Umgehung) im Hauptverkehrsstraßen-Netz sind derzeit innerhalb des Stadtgebietes weder planerisch verankert noch verkehrspolitisch als Wille des Rates ausgesprochen.

Aus Analysen der Verwaltung im Einzelfall sowie aus regelmäßigen Abstimmungen mit den anderen Baulastträgern und den benachbarten Städten kann festgestellt werden, dass das vorhandene Netz seiner Funktion in Lage und Dimensionierung gerecht wird. Dabei sind auch die siedlungsstrukturellen Entwicklungen größeren Umfangs wie etwa die Erschließung oder Nachfolgenutzung größerer Flächen mit berücksichtigt. Anpassungen bzw. Überprüfungserfordernis sieht die Verwaltung allerdings in folgenden Fällen:

- Wegfall einer geplanten und im FNP dargestellten Hauptverkehrsstraßen-Verbindung zwischen Herten und Recklinghausen im Bereich Stuckenbusch – Katzenbusch (Franziskanerstraße in Recklinghausen): im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit haben die Verwaltungen der beiden Städte einen Verzicht für sinnvoll gehalten, die Stadt Recklinghausen wird dieses Thema im Rahmen der laufenden FNP-Neuaufstellung unter Beteiligung der Stadt Herten entscheiden;
- Überprüfung der Haptverkehrsstraßen-Funktion für die Wallstraße im Ortsteil Bertlich (heute Tempo-30-Zone): nach aktuellen Analysen der Verwaltung und Abstimmungen mit der Stadt Gelsenkirchen und der Stadt Marl sollte die Funktion im Netz sowohl unter verkehrlichen als auch unter Sicherheitsgesichtspunkten überprüft werden;
- Überprüfung der K 18 Elper Straße / Scherlebecker Straße (bis K 36 Polsumer Straße) in ihrer Funktion als Kreisstraße: Der Kreis hat das Erfordernis zu einer Umstufung in eine städtische Hauptverkehrsstraße bereits angekündigt;
- Überprüfung der Einstufung der K 21 Herner Straße nach dem Umbau: mit dem Kreis und dem Landesbetrieb ist die zukünftige Netzfunktion der Herner Straße zu erörtern.

Grundlegende Voraussetzung einer leistungsgerechten Hauptverkehrsstraßen-Infrastruktur ist die „Flüssigkeit und Leichtigkeit“ des Verkehrs. Ziel ist es, im innerstädtischen Bereich außerhalb von sensiblen Räumen wie Kindergärten, Schulen und Unfallschwerpunkten ein Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h als Bemessungsgeschwindigkeit konstant über längere Abschnitte zugrunde zu legen.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaft gilt nach Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h. Von dieser Geschwindigkeitsbegrenzung kann entsprechend dann abgewichen werden, wenn durch Umweltbelastungen, Fahrbahnschäden, mangelhaften Sicht- und Halteweiten Gefahren für Verkehrsteilnehmer oder Anlieger ausgehen. Ebenfalls können niedrigere Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden, wenn ein Unfallschwerpunkt vorliegt (siehe hierzu Abschnitt 2.3). Soweit und sobald der Gefahrenpunkt (baulich) entschärft werden kann und die Verkehrssicherheit wieder hergestellt ist, ist auch das Geschwindigkeitsniveau wieder anzuheben.

Die Verkehrsfrequenz auf den Hauptverkehrsstraßen bzw. im Straßensystem wird entweder durch einmalige (unperiodische) Zählungen erhoben oder aber durch in den Straßenraum eingebrachte Zählstellen kontinuierlich erfasst. Letzteres wird im Rahmen des Aufbaus des Ruhrpiloten für das Hauptverkehrsstraßen-Netz auch in Herten an ausgewählten Querschnitten zukünftig ermöglicht.

Flächendeckend wurden Ende 2001 im Rahmen der Lärmminderungsplanung letztmalig für das Stadtgebiet Verkehrsbelastungsdaten erhoben. Diese geben zum einen den DTV, zum anderen den durchschnittlichen Anteil von Schwerlastverkehr (> 3,5t zul. Gesamtgewicht) an.

Innerhalb des Stadtgebiets liegen die Verkehrsstärken auf dem Hauptverkehrsstraßen-Netz zwischen ca. 3.000 Kfz/24h und 22.900 Kfz/24h. Gemäß der Funktion einer Hauptverkehrsstraße ist dort im Vergleich zu den übrigen Straßen die durchschnittliche, tägliche Verkehrsbelastung (DTV) am höchsten.

In der folgenden Tabelle sind die 20 höchst belasteten Straßen bzw. Straßenabschnitte mit ihren Verkehrsstärken zusammengestellt:

Straßenname	**Abschnitt**	**DTV in Kfz/24h**
Feldstraße	zw. Gartenstraße u. Über den Knöchel	22.900
Hertener Straße	zw. Bochumer Straße u. Bahnhofstraße	22.200
Kaiserstraße	zw. Feldstraße u. Konrad-Adenauer-Straße	19.200
Resser Weg	zw. Konrad-Adenauer-Straße u. Hertener Straße	18.100
Kaiserstraße	ab Josefstraße stadtauswärts bis Stadtgrenze	17.100
Feldstraße	zw. Kaiserstraße u. Gartenstraße	16.400
Konrad-Adenauer-Straße	zw. Gartenstraße und Resser Weg	16.100
L 511 (Autobahnzubringer)	zw. Westerholter Straße u. Über den Knöchel	16.100
Hertener Straße	zw. Westerholter Straße u. Bochumer Straße	15.900
Schützenstraße	zw. Kaiserstraße u. Wilhelmstraße	15.600
Schützenstraße	zw. Wilhelmstraße u. Waldstraße	15.400
Kaiserstraße	zw. Gartenstraße u. Josefstraße	15.100
Ewaldstraße	zw. Theodor-Heuss-Straße u. Nimrodstraße	15.000
Konrad-Adenauer-Straße	zw. Kaiserstraße u. Gartenstraße	14.900
Westerholter Straße	zw. L 511 (Autobahnzubringer) u. Feldstraße	14.700
Schützenstraße	zw. Waldstraße u. Nimrodstraße	14.600
Ewaldstraße	ab. Emscherbruch stadtauswärts bis Stadtgrenze	14.300
Schützenstraße	zw. Nimrodstraße u. Wiesenstraße	14.100
Theodor-Heuss-Straße	zw. Kaiserstraße u. Vitusstraße	14.000
Ewaldstraße	zw. Schützenstraße u. Gelsenkirchener Straße	13.800

Abb. 2: Die 20 Straßenabschnitte des Hauptstraßennetzes mit dem größten Verkehrsaufkommen (2001)

Diese ursprünglich für den Lärmminderungsplan erhobenen Daten sind auch sechs Jahre nach ihrer Erhebung für stadt- und verkehrsplanerische Anforderungen hinreichend genau.

Die Verkehrsmengen setzen sich zusammen aus dem Ziel- und Quellverkehr einerseits sowie aus dem Durchgangsverkehr andererseits. Eine zahlenmäßige Differenzierung hierzu liegt nicht vor. Sie wäre nur durch eine umfängliche und aufwendige Verkehrserhebung zu erlangen. Zum Verhältnis von überörtlichem Durchgangsverkehr zu örtlichem Ziel- und Quellverkehr lässt sich näherungsweise folgende Information verwenden:

Nach Zählungen des Landesbetriebes Straßen NRW ist im Zeitraum von 2000 bis 2005 im Raum Herten ein Anstieg um ca. 3 % auf den flankierenden Autobahnabschnitten zu registrieren, während die im Stadtgebiet verlaufenden Landesstraßen im Durchschnitt 5 % geringere Belastungen aufweisen. Dies spricht dafür, dass sich der auf dem Hauptverkehrsstraßen-Netz in Herten fließende Verkehr im Wesentlichen aus zwischenörtlichem Transitverkehr und aus Ziel- und Quellverkehr zusammensetzt.

Aus Herten wurden dem Kraftfahrt-Bundesamt zu Jahresbeginn 39.173 Kfz bei derzeit 53.658 Einwohnern ab einem Alter von 18 Jahren gemeldet. Hinzu kommen insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen Kraftfahrzeuge aus den genannten Transitverkehren sowie Quell- und Zielverkehren der umliegenden Bereiche. Laut Wohnungsmarktanalyse 2006 der Sparkasse Vest pendeln täglich 7.792 Menschen nach Herten ein, 12.799 werden als Auspendler aufgeführt.

2.2 Ausstattung und Zustand

Die Straßencharakteristik bzw. der Querschnitt, die Ausstattung sowie der Straßenzustand sind beim Hauptverkehrsstraßen-Netz in Herten sehr unterschiedlich - von der vierstreifigen Innenstadttangente bis hin zur städtebaulich geprägten Bahnhofstraße mit Angebotsstreifen für Radfahrer.

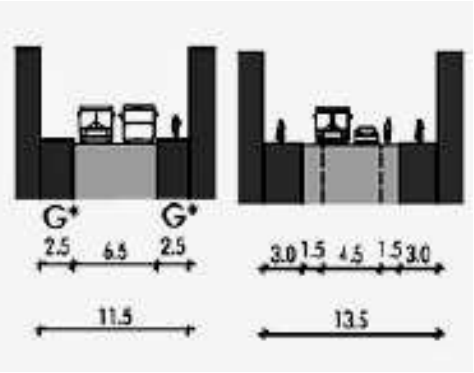

Abb. 3: Regelquerschnitte (FGSV)

Insbesondere in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsbelastung sind für Hauptverkehrsstraßen in den Regelwerken unterschiedliche Querschnitte vorgegeben. Abweichungen von diesen Regelquerschnitten sind gegeben aufgrund der Siedlungs- und Eigentumsstruktur entlang des Straßennetzes, des (Aus)Baualters sowie der Baulastträgerschaft.

Der Straßenzustand wird sukzessive von allen Straßenbaulastträgern erhoben. Hierbei werden allgemeine Unebenheiten, Spurrinnen, Griffigkeit, Netzrisse und Flickstellen als Kriterien für die Bestimmung des jeweiligen Substanz- und Gebrauchswertes herangezogen.

Im Rahmen von NKF wird der ZBH den Straßenzustand aller Straßen in Baulast der Stadt Herten bewerten lassen. Diese Arbeiten sind bislang noch nicht abgeschlossen.

Folgende Straßenabschnitte sind zurzeit in der Sanierung bzw. Umgestaltung:

- L 638 – Feldstraße zwischen Teichstraße und Über den Knöchel: im Umbau bis 2008
- K 21 - Herner Straße: 2007 – 2009

Für folgende Straßenabschnitte ist die Umgestaltung planerisch beabsichtigt:

- L 638 - Feldstraße im Abschnitt zwischen Staakener Straße und Gartenstraße: die Vorentwurfsplanung ist abgeschlossen;
- L 638 - Ewaldstraße zwischen Nimrodstraße und Dr.-Löwenstein-Straße: nach der erfolgten Umstufung wird eine Mittelanmeldung im Rahmen der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgenommen;
- L 622 / L 638 – Kaiserstraße zwischen Feldstraße und Tangente sowie Feldstraße zwischen Gartenstraße und Kaiserstraße: der Ratsbeschluss zur Durchführung einer Vorentwurfsplanung in Verbindung mit Neugestaltung des Busbahnhofs ist gefasst; der Planungsauftrag wird zurzeit abgewickelt;
- L 622 - Übergang Kaiserstraße / Akkoallee: im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit wird eine Neugestaltung in Verbindung mit Querung der zukünftigen regionalen Radwegetrasse und in Zusammenarbeit mit der Stadt Recklinghausen, dem Landesbetrieb Straßen NRW und dem Regionalverband Ruhr RVR vorbereitet.

Für Maßnahmen bei Landesstraßen weist die Priorisierungsliste des Baulastträgers folgende Einstufung aus:

Rang 2005	Rang 2004	Straße	Maßnahmenbezeichnung	Länge	Gesamtkosten
2 (im Bau)	11	Feldstraße (L 638)	Umgestaltung zwischen Teichstraße und Staakener Straße	0,9 km	1,821 Mio €
10	30	Ewaldstraße (L 644)	Umbau der Kreuzung Ewaldstraße / Gelsenkirchener Straße	0,2 km	0,205 Mio €
18	20	Tangente (L 622)	Umgestaltung des Stadtrings	0,9 km	1,123 Mio €
21	22	Feldstraße (L 638)	Umgestaltung zwischen Staakener Straße und Kaiserstraße	0,3 km	1,969 Mio €

Abb. 4: Auszug aus der Priorisierungsliste 2005 des LS NRW

Anmerkung: Der Umbau der Kreuzung Ewaldstraße/Gelsenkirchener Straße wird durch einen privaten Vorhabenträger im Rahmen der Ansiedlung eines Verbrauchermarktes realisiert

Die Prioliste des LS NRW umfasst die 30 wichtigsten Um- und Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen bis 3,0 Mio € Gesamtkosten. Hiervon werden je Kalenderjahr meist die Maßnahmen der Prioritäten 1 und 2 umgesetzt. Eine Aktualisierung der Prioliste erfolgt in Abhängigkeit des Baufortschritts, des Finanzierungsumfangs, möglicher Straßenschäden und Unfallgefahren sowie jährlicher Planungsgespräche zwischen dem Baulastträger und den jeweiligen Kommunen.

Die meisten Hauptverkehrsstraßen in Herten sind in sog. „geteilter Baulast“. Die Bereiche des fließenden Kfz-Verkehrs, sowie bei getrennten Geh- und Radwegen auch der Radweg, liegen in Verantwortung des höherrangigen Baulastträgers, straßenbegleitende Stellplätze, Gehwegbereiche sowie Räume mit Straßenbegleitgrün liegen in Baulast der Stadt Herten.

Durch die unterschiedlich verantwortlichen Baulastträger sind die Handlungsspielräume seitens der Stadt Herten häufig erheblich eingeschränkt.

Insbesondere im Hinblick auf die zeitliche Priorisierung von Umbau- und Ausbaumaßnahmen entlang von Landesstraßen sind wegen der finanziell besonders engen Spielräume des Landes die aus städtischer Sicht dringlichen Maßnahmen nicht im gewünschten Zeitrahmen umzusetzen. Dies betrifft vor allem auch die Anlage von Radverkehrsanlagen

Grundsätzliches Ziel muss es sein, alle Hauptverkehrsstraßen mit entsprechenden Radwegen auszustatten.

Der heutige Bestand von **Radverkehrsanlagen** an Hauptverkehrsstraßen in Herten ist dadurch gekennzeichnet, dass zahlreiche Lücken im Radwegenetz bestehen. Auch auf der wichtigen Nord-Süd-Route durch das Hertener Stadtgebiet fehlen auf langen Abschnitten Anlagen für den Radverkehr.

Außerdem bieten die vorhandenen Radverkehrsanlagen häufig nicht die gewünschten Qualitäten, was die Breite der Anlagen, den Verkehrsflächenzustand, die Linienführung und die Führung im Knotenpunkt angeht, insbesondere unter Berücksichtigung der Radverkehrsnovelle aus dem Jahre 1997.

Im Wesentlichen sind an folgenden Hauptverkehrsstraßen Mängel an den Radverkehrsanlagen festzustellen:

- L 638 Feldstraße im Abschnitt Buschstraße bis Westerholter Straße
  Feldstraße im Abschnitt Kaiserstraße bis Über den Knöchel
  Kaiserstraße im Abschnitt Theodor-Heuss-Straße bis Feldstraße
  Theodor-Heuss-Straße im Abschnitt Kaiserstraße bis Vitusstraße
  Ewaldstraße im Abschnitt Nimrodstraße bis Schützenstraße
- L 622 Kaiserstraße im Bereich der Stadtgrenze zu Recklinghausen
  Kaiserstraße am Knotenpunkt Josefstraße/Reitkamp
  Konrad-Adenauer-Straße im Abschnitt Kaiserstraße bis Gartenstraße
  Resser Weg westlich des Knotenpunktes Kurt-Schumacher-Straße
- L 630 Marler Straße im Abschnitt Heidestraße bis zur Marler Stadtgrenze
- L 511 Hertener Straße im Abschnitt Westerholter Straße bis Bochumer Straße
- K 18 Über den Knöchel im Abschnitt Beethoven Straße bis Schulstraße
  Scherlebecker Straße im Abschnitt Gertrudenstraße bis Elper Straße
- K 35 Schlägel-und-Eisen-Straße im Abschnitt Feldstraße bis Ostring
- K 36 Polsumer Str. im Abschnitt Langenbochumer Straße bis Buschstraße
- Schützenstraße: weitgehend im gesamten Verlauf
- Geschwisterstraße: weitgehend im gesamten Verlauf

Die oben aufgelisteten fehlenden Anlagen für den Radverkehr lassen sich in der Regel nicht durch einfache Maßnahmen realisieren, sondern bedürfen der aufwendigen Umgestaltung des gesamten Verkehrsraumes.

Dies setzt zudem die Investitionsfähigkeit des Baulastträgers voraus, der jedoch angesichts der jeweiligen Haushaltssituationen äußerst enge Grenzen gesetzt sind. Soweit es sich nicht um Landesstraßen handelt, werden – unter Beachtung der haushaltsrechtlichen Vorgaben - die Fördermöglichkeiten auf der Basis des GVFG ausgeschöpft.

Dringlich erforderlich sind Radverkehrsanlagen an folgenden Abschnitten des Hauptverkehrsstraßen-Netzes:

- Feldstraße im Abschnitt Kaiserstraße bis Über den Knöchel
- Kaiserstraße im Abschnitt Theodor-Heuss-Straße bis Feldstraße
- Konrad-Adenauer-Straße im Abschnitt Kaiserstraße bis Gartenstraße
- Theodor-Heuss-Straße im Abschnitt Kaiserstraße bis Vitusstraße
- Kaiserstraße im Bereich der Stadtgrenze zu Recklinghausen
- Ewaldstraße im Abschnitt Nimrodstraße bis Schützenstraße
- Schützenstraße weitgehend im gesamten Verlauf
- Marler Straße von der Heidestraße bis zur Stadtgrenze Marl (und von dort bis zum Netzschluss)

Dies ist begründet durch überdurchschnittliche Sicherheitsaspekte wie

- besonders hohes Radverkehrsaufkommen
- wichtige Schulwegverbindung
- Übergänge zwischen unterschiedlichen Radverkehrsanlagen

Im Rahmen von Umgestaltungen von Hauptverkehrsstraßen werden zurzeit bzw. sehr bald bedeutsame Radweglücken geschlossen, wie z.B. im Zuge der Umgestaltung der Feldstraße im Abschnitt Über den Knöchel bis Teichstraße und im Zuge der Umgestaltung der Herner Straße im Abschnitt Schützenstraße bis Gelsenkirchener Straße.

Ein besonders wirksames Instrument, einerseits den Verkehr flüssig zu gestalten, andererseits die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist die Anlage von **Kreisverkehrsplätzen (KVP)**. Für die Verwaltung gilt der Grundsatz, im Rahmen der zukünftigen Entwicklung und Umgestaltung an allen Knoten Kreisverkehrsplätze vorzusehen, bei denen die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind.

Im Einzelnen sind jeweils die folgenden, wesentlichen Kriterien zu überprüfen:

- Leistungsfähigkeit (Höhe der Verkehrsbelastung / modal split);
- Standortgegebenheiten / Flächenverfügbarkeit,
- Finanzierbarkeit.

Dadurch wird leider oftmals die Realisierung wünschenswerter Kreisverkehrsplätze im Stadtgebiet eingeschränkt.

Zurzeit gibt es im Stadtgebiet folgende Kreisverkehrsplätze:

- K 46 / K 18 in Scherlebeck;
- K 45 – Schlägel-und-Eisen-Straße / Mühlenstraße.
- Geplant ist ein Kreisverkehrsplatz als sog. Minikreisel im Zuge der Erschließung des Geländes am ehemaligen Bahnhof Westerholt

Überprüft worden ist die Einrichtung folgender möglicher Standorte für einen Kreisverkehrsplatz:

- Resser Weg / Kurt-Schumacher-Straße, Gartenstraße / Konrad-Adenauer-Straße, Kaiserstraße / Konrad-Adenauer-Straße, Theodor-Heuss-Straße / Ewaldstraße.

  Die Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Innenstadt (2001) hat die Einrichtung dieser KVP untersucht. Im Ergebnis sind diese KVP nicht leistungsfähig, Verkehr hätte mit einem Bypass über die Hamm-Osterfelder-Eisenbahn abgeleitet werden müssen.

- Ewaldstraße / Gelsenkirchener Straße

  Sowohl im Rahmen der Reaktivierung des ehemaligen Zechenstandortes Ewald 1/2/7 als auch im Verfahren zur Ansiedlung eines SB-Marktes an der Ewaldstraße ist die Verkehrsuntersuchung zum Ergebnis „nicht leistungsfähig“ gekommen.

- Ewaldstraße / Herner Straße;

  Im Zusammenhang mit der Vorentwurfsplanung zur Umgestaltung der Herner Straße ist im Ergebnis festgestellt worden, dass ein Kreisel an der Grenze zur Leistungsfähigkeit liegen würde. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat keinen Umbaubedarf erkennen können. Eine Umgestaltung hätte einen Eingriff in durch Landesförderung gestaltete Bereiche bedeutet.

- Feldstraße / Über den Knöchel / Staakener Straße;

  Aufgrund der versetzten Kreuzung zur Staakener Straße, dem geringen Abstand zur Eisenbahnüberführung und der hohen Verkehrsstärken ist das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung „nicht leistungsfähig“;

- Westerholter Straße / Feldstraße

  Aufgrund der hohen Verkehrsstärken und der vorhandenen Bebauung ist hier die Einrichtung eines zweispurig geführten KVP nicht möglich.

Überprüft werden im Zuge laufender Planungen folgende Standorte für einen KVP:

- Kaiserstraße / Konrad-Adenauer-Straße (erneute Untersuchung);
- Kaiserstraße / Feldstraße

Alle Überprüfungen sind im Zusammenwirken mit den betroffenen Baulastträgern erfolgt.

Die Realisierung ist abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten. Soweit es sich nicht um Landesstraßen handelt, werden – unter Beachtung der haushaltsrechtlichen Vorgaben - die Fördermöglichkeiten auf der Basis des GVFG ausgeschöpft.

Die Verwaltung ist bemüht, insbesondere in der Abstimmung mit den anderen Baulastträgern, Zug um Zug Kreisverkehrsplätze an weiteren, geeigneten Standorten einzurichten. Dies schließt auch die Prüfung von Übergangslösungen etwa durch sog. „mobile“ Kreisverkehrsanlagen ein.

2.3 Unfall- und Gefahrensituation

Die Gefahrensituationen im Hauptverkehrsstraßen-Netz (wie im Straßennetz insgesamt) wird regelmäßig überprüft im Rahmen der Arbeit der kreisweit tätigen Verkehrskommission, zusammengesetzt aus Mitgliedern der Bezirksregierung, der Baulastträger, der Polizei sowie durch die städtischen Verwaltungsdienststellen Verkehrsplanung, Ordnung, ZBH und Kinderfreunde.

Unfallhäufungsstellen werden durch die Anzahl und die Art der Unfälle (Unfalltyp) in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung klassifiziert. Hierbei werden die Unfälle nach sieben Unfallkategorien geordnet, z.B. Art des (Personen)-Schadens, Einfluss von Alkohol, Unfallflucht. Werden in einem Zeitraum von längstens einem Kalenderjahr (1-Jahres-Unfalltypen) oder von längstens drei Kalenderjahren (3-Jahres-Unfalltypen) die entsprechenden Richtwerte erreicht oder überschritten, so handelt es sich um **Unfallhäufungsstellen**.

Unfallhäufungsstellen in Herten 2006:

Recklinghäuser Straße / Marler Straße (UHST Nr. 44/2004)
(Aufgehoben, Tempo 70 wiederhergestellt, wird weiter beobachtet)
Bochumer Straße / Hertener Straße / Mühlenkampstraße (UHST Nr. 24/1998)
Kaiserstraße / Schützenstraße / Feldstraße (UHST Nr. 31/2006)
(Wird im Rahmen des Verkehrsgutachtens zur Kaiserstraße 2007 mit behandelt)
Westerholter Straße / Feldstraße (UHST Nr. 28/1998)
Westerholter Straße / Auf dem Hochstück (UHST Nr. 38/2006)
Scherlebecker Straße / Polsumer Straße (UHST Nr. 32/2006)

Entsprechend den Ergebnissen der Unfallauswertung sind geeignete Maßnahmen zu treffen. Dabei kommen Sofortmaßnahmen wie auch längerfristige Maßnahmen in Betracht. Werden bauliche Maßnahmen beschlossen, deren Realisierung i. d. R. längere Zeiträume in Anspruch nimmt, muss die Unfallkommission Sofortmaßnahmen als Zwischenlösungen festlegen. Dazu gehören Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Markierungen, kleinere bauliche Veränderungen, die mit vertretbarem Aufwand kurzfristig realisiert werden können, sowie Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit.
Längerfristige Maßnahmen sind auch nach Entschärfung der Unfallhäufungsstelle weiter zu verfolgen, es sei denn, die Unfallkommission stellt fest, dass die umgesetzten Sofortmaßnahmen bereits nachhaltig wirken.

Über den Stand der Situation und der ggfls. vorgesehenen Maßnahmen berichtet die Verwaltung regelmäßig gegenüber den jeweiligen Fachausschüssen APBU und AFOF.

Der Einsatz der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage (Smily) bezieht sich selbstverständlich auch auf Standorte des Hauptverkehrsstraßen-Netzes und erfolgt in Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern.

Folgende Maßnahmen sind zur Verkehrs- und Schulwegsicherung an Hauptverkehrsstraßen vorgenommen worden:

1. Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen:
   - K 18 / Scherlebecker Straße nördlich Gertrudenstraße wegen eingeschränkter lichter Fahrbahnbreite
   - K 18 / Über den Knöchel: ehemalige Unfallhäufungsstelle
   - K 21 / Herner Straße wegen Straßenschäden
   - L 638 /Feldstraße in Höhe Ludgerusschule wegen Schulwegsicherheit
   - L 638 /Feldstraße in Höhe Ebbelicher Weg wegen Kurvigkeit und Gefälle
   - Bahnhofstraße: 40 km/h
   - Wallstraße: Tempo-30-Zone
   - Kurt-Schumacher-Straße: teilweise Tempo-30, teilweise Zone-20

2. Querungshilfen an Hauptverkehrsstraße:
   - L 622 / Kaiserstraße: zahlreiche Mittelinseln, ein Fußgängerüberweg
     (Die Anpassung der Mittelinseln Einmündung Uferstr. / Uhlandstr. durch den Landesbetrieb steht nach wie vor aus)
   - L 639 /Gelsenkirchener Straße: 2 Fußgängersignalanlagen
   - L 639 / Herner Straße: eine Mittelinsel und zwei Fußgängersignalanlagen
   - L 638 /Ewaldstraße: 4 Fußgängersignalanlegen, ein Fußgängerüberweg, 3 Mittelinseln
   - L 638 / Feldstraße: 5 Fußgängersignalanlagen, drei Mittelinseln (im Bau)
   - L 644 / Ewaldstraße: 1 Fußgängersignalanlage
   - Schützenstraße: 2 Fußgängersignalanlagen
   - Kurt-Schumacher- Straße: 1 Fußgängersignalanlage und mehrere Mittelinseln
   - K 18 / Über den Knöchel: drei Fußgängersignalanlagen, 3 Mittelinseln
   - K 18 / Scherlebecker Straße: 1 Fußgängersignalanlage, 3 Mittelinseln
   - K 36 / Recklinghäuser Straße: 2 Mittelinseln
   - K 36 / Polsumer Straße: 1 Fußgängersignalanlage, 2 Mittelinseln
   - K 46 / Westerholter Straße: 2 Mittelinseln
   - K 35 / Langenbochumer Straße: eine Fußgängersignalanlage, eine Mittelinsel
   - K 35 / Schlägel-und-Eisen-Straße: eine Mittelinsel
   - L 511 / Westerholter Straße: eine Mittelinsel
   - Geschwisterstraße: eine Mittelinsel
   - Bahnhofstraße: eine Fußgängersignalanlage, mehrere Mittelinseln
   - Wallstraße: eine Mittelinsel
   - L 630 / Heidestraße: eine Fußgängersignalanlage
   - K 21 / Herner Straße: eine Fußgängersignalanlage, 3 Mittelinseln

2.4 Öffentlicher Nahverkehr / Nahverkehrsplanung

Der ÖPNV nutzt überwiegend die Hauptverkehrsstraßen, ergänzt um Wohnsammelstraßen mit wesentlichem Fahrgast-Einzugsbereich. Insbesondere die Linienwege der interkommunalen Verbindungen (SB 23, SB 27, 249) verlaufen hauptsächlich auf Hauptverkehrsstraßen. Der ÖPNV-Anteil am Schwerlastverkehr ist je nach Angebot und Taktfrequenz wesentlicher Bestandteil des täglichen Verkehrsaufkommens.

So beträgt z.B. der ÖPNV-Anteil des heutigen Schwerlastverkehrs auf der Bahnhofstraße ca. 20 %. Entlang dieser Hauptverkehrsstraßen wird in Abstimmung mit den Baulastträgern versucht, durch eine geeignete ÖPNV-Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen den Busverkehr zu beschleunigen. Hierdurch wird sowohl das ÖPNV-Angebot für den Fahrgast attraktiver als auch die Umwelt geschont.

Im Stadtgebiet Herten betreibt die Vestische Straßenbahnen GmbH inkl. der Nachtexpress- und Taxibuslinien 19 ÖPNV-Verbindungen. Insgesamt werden laut Linienerfolgsrechnung 2007 pro Jahr 4,7 Mio. Fahrgäste auf 1,6 Mio. km Linienweg innerhalb Hertens befördert. Durch dieses Angebot beträgt die Erschließungsqualität der Stadt Herten beträgt laut Nahverkehrsplan 97%.

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung an Hauptverkehrsstraßen

(geplant bzw. in Vorbereitung):

- Ewaldstraße / Albert-Einstein-Allee
- Ewaldstraße / Werner-Heisenberg-Straße
- Ewaldstraße / Lise-Meitner-Straße
- Ewaldstraße / Max-Planck-Straße
- Kaiserstraße / Josefstraße / Reitkamp
- Kaiserstraße / Schützenstraße / Feldstraße
- K.-Adenauer-Str. / Th.-Heuss-Str. / Kaiserstraße
- K.-Adenauer-Str. / Gartenstraße
- K.-Adenauer-Str. / K.-Schumacher-Str. / Resser Weg
- Resser Weg / Paschenbergstraße
- Resser Weg / Im Schlosspark
- Resser Weg / Hertener Straße

Zentraler Sammel- bzw. Umsteigepunkt ist der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Mittellage der Kaiserstraße. Durch seine Lage und die separaten Haltestellen an der Tangente sind hier lange Wege für Umsteiger zurück zu legen. Im Rahmen der beauftragten Untersuchung zur Kaiserstraße im Abschnitt zwischen Tangente und Feldstraße/Schützenstraße soll der ZOB optimiert werden. Dabei sind gleichzeitig die Verkehrsbedingungen für sämtliche Verkehrsarten - vom Fußgänger bis zum Bus – unter Berücksichtigung des städtebaulichen Umfeldes zu verbessern. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird im Herbst vorliegen.

Planungs- und Steuerungsinstrument des ÖPNV ist der Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen. Dieser wird regelmäßig unter Beteiligung von Verwaltung, Politik und den Betreibern fortgeschrieben. Die letzte Fortschreibung ist zum 01.01.2007 erfolgt.

2.5 Weitere Entwicklung

Aus dem Vorgenannten ergeben sich zusammenfassend folgende Gesichtspunkte für die weitere Entwicklung der Hauptverkehrsstraßen, die Grundlage für die weiteren Abstimmungen mit den Baulastträgern und Beurteilungsmaßstab für Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur darstellen können, wobei die fett geschriebenen Maßnahmen als dringlich oder zeitnah eingestuft sind.

L 502		kein Handlungsbedarf
L 511	Westerholter Str.	**Verbesserung der Querungssituation westlich Ortseingang**; Ordnung des ruhenden Verkehrs westlich Ortseingang bis Feldstr.
	Im Kreuzungsbereich Feldstr.	**Umgestaltung Kreuzung und Lichtsignalanlage; Unfallhäufungsstelle**
	Hertener Str. zw. Westerholter Str. u. Bochumer Str.	Anlage von Radwegen
	Westerholter Str. / Auf dem Hochstück	**Unfallhäufungsstelle**
L 622	Kaiserstr. – Akkoallee	**Beseitigung ehem. Zechenbahntrasse für reg. Radweg; Anpassung Fahrbahnen Anpassung Radverkehrsführung**
	Kaiserstr. im Kreuzungsbereich Josefstr. / Reitkamp	Verbesserung Radverkehrsanlagen; **Vorrangschaltung ÖPNV**
	Konrad-Adenauer-Str.	Anlage von Radwegen; **Vorrangschaltung ÖPNV**
	Resser Weg zw. Kurt-Schumacher Str. u. Paschenbergstr.	Anlage des nördl. Radweges
	Resser Weg	**Vorrangschaltung ÖPNV**
L 624		kein Handlungsbedarf
L 630	Marler Str.	**Radweg zw Heidestr. u. Stadtgrenze (Fortsetzung in Marl)**
L 638	Feldstr. zw. ehem. Zechenbahn und Buschstr.	Anlage von Radwegen
	Feldstr.. im Kreuzungsbereich. Westerholter Str.	**Umgestaltung Kreuzung und Lichtsignalanlage; Unfallhäufungsstelle; Radwege zwischen ehem. Zechenbahntrasse und Kreuzung**
	Feldstr. zw. Staakener Str. u. Kaiserstr.	**Umgestaltung; Anlage von Radwegen;**
	Kaiserstr. zw. Feldstr. u. Theodor-Heuss-Str.	**Umgestaltung Verkehrsraum einschl. ZOB u. Radwege;**
	Theodor Heuss-Str. zw. Kaiserstr. u Vitusstr.	**Anlage von Radwegen**

	Ewaldstr. zw Nimrodstr. u. Dr.-Löwenstein-Str.	**Umgestaltung einschl. Radwege (nach Wechsel des Baulastträgers)**
L 639		Kein Handlungsbedarf
L 644	Ewaldstr. – Erschließung Ewald	**Vorrangschaltung ÖPNV**
K 18	Elper Str. / Scherlebecker Str.	Überprüfung Funktion Kreisstr.aße
	Scherlebecker Str. zw. Gertrudenstr. u. Elper Str.	Anlage von Radwegen
	Scherlebecker Str. / Polsumer Str.	**Unfallhäufungsstelle**
K 21	Herner Str.	Überprüfung Funktion Kreisstr.aße
K 35	Schlägel-und-Eisen-str. zw. Feldstr. u. Ostring	Anlage von Radwegen
K 36	Polsumer Str. zw. Langenbochumer Str. u. Buschstr.	Anlage von Radwegen
K 46		kein Handlungsbedarf
	Schützenstr.	**Anlage von Radwegen (nach Wechsel des baulastträgers)**
	Kurt-Schumacher-Str.	kein Handlungsbedarf
	Bahnhofstr.	(außer Kreisel) kein Handlungsbedarf
	Geschwisterstr.	Anlage von Radwegen
	Wallstr.	**Überprüfung Funktion HVS**
	Im Emscherbruch	kein Handlungsbedarf
	Verbindung Katzenbusch - Stuckenbusch	**Wegfall geplanter Verbindung**

Abb. 5: Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur

Für die Realisierung der Maßnahmen können an dieser Stelle keine konkreten Zeitpunkte oder -räume angegeben werden, ebenso können keine Aussagen zur Finanzierung vorgenommen werden. Dies muss - unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Prioritäten - im Einzelnen mit den Baulastträgern erörtert und in haushaltsgestützten Planungsmaßnahmen verankert werden, die jeweils Gegenstand von Beratungen und Entscheidungen im Rat und seinen Fachausschüssen sein werden.

3. Hauptverkehrsstraßen in Herten unter Umweltgesichtspunkten

Beeinträchtigungen von Anwohnern und Passanten durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe steigen zwar mit zunehmender Verkehrsbelastung, sind aber von etlichen weiteren Randbedingungen abhängig. Hier sind vor allem die Art der Randbebauung (Höhe, geschlossene oder offene Bauweise), die Breite zwischen den Bebauungsfronten, der geografischen Ausrichtung sowie meteorologische Einflüsse zu nennen. Gleich hohe Verkehrsaufkommen führen in Abhängigkeit von den hier genannten Faktoren zu unterschiedlichen Umweltbelastungen und werden vom direkten Umfeld sehr unterschiedlich empfunden.

Lärm

- wird direkt wahrgenommen,
- Maßnahmen sind unmittelbar hörbar,
- Akzeptanz der Maßnahmen ist relativ hoch.

Staub

- kann meist nur messtechnisch erfasst werden,
- Verbesserungen werden nur bedingt wahrgenommen,
- Maßnahmen werden eher als fragwürdig angesehen.

3.1 Luft- und Feinstaubbelastungen

Laut Untersuchungen des Landesumweltamtes sind eine Reihe von Emittenten für Feinstaub PM10 und Stickoxyd NO2 maßgebend. Die folgende Abbildung zeigt die Emissionen der unterschiedlichen Quellen, wobei Industrie und Straßenverkehr (Kfz) die Hauptverursacher darstellen.

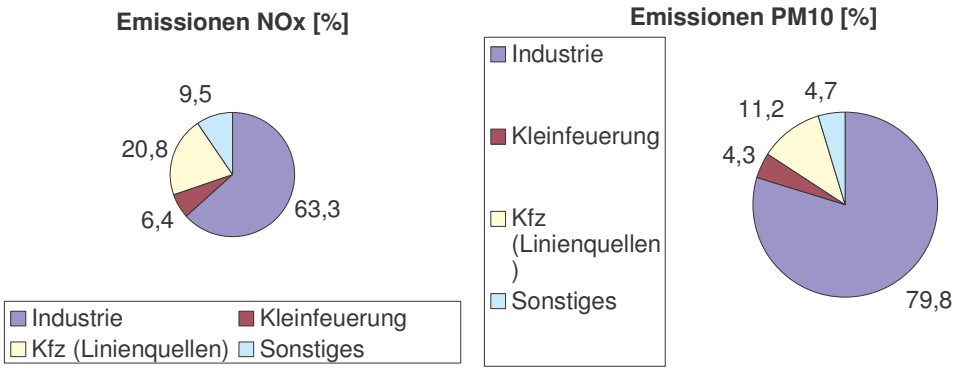

Abb. 6: Emissionen im Bereich des RVR (Quelle Landesumweltamt 2006)

Für die hohen kleinräumigen Belastungen in den randseitig bebauten Straßen ist vor allem der Kfz-Verkehr verantwortlich, da dessen Emissionen sich unmittelbar als Immissionsbelastung bei der angrenzenden (Wohn-)Bebauung bemerkbar machen.

3.1.1 Stand der Erkenntnisse und Handlungserfordernisse

Um die Qualität der Luft zu erhalten und wenn nötig zu verbessern, wird sie ständig vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW, früher Landesumweltamt LUA) überprüft und beurteilt. Dazu haben die Staaten der Europäischen Union einheitliche Regelungen ausgearbeitet. Grundlage hierfür ist die Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie aus dem Jahr 1996 (RL 96/62/EG sowie Tochterrichtlinien). Diese europäischen Beschlüsse wurden durch die Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (22. BImSchV) im September 2002 in deutsches Recht umgesetzt. Für die verschiedenen Schadstoffe wurden in so genannten Tochterrichtlinien Grenzwerte und Alarmschwellen beschlossen.

Die Verwaltung hat mit der Vorlage „EU-Rahmenrichtlinie Luftqualität“ vom 16.02.2005 die verkehrsbedingte Luft- bzw. Feinstaubsituation vorgestellt:

Danach waren aus den zur Verfügung stehenden Daten (Verkehrsdaten) einerseits und aus den modellhaft ableitbaren Berechnungen und regionalen Vergleichbetrachtungen, die in

Abstimmung mit dem LUA erfolgt sind, keine sog. „hot spots“ in Herten anzunehmen. Ein konkreter oder sofortiger Handlungsbedarf war nicht abzuleiten. Gleichwohl hat der Rat die Verwaltung beauftragt, mit dem LUA Kontakt aufzunehmen mit der Zielsetzung, durch Messungen im Hertener Stadtgebiet eine abgesicherte Beurteilung vornehmen zu können.

Entsprechend dem Beschluss zur Vorlage hält die Verwaltung mit dem LANUV NRW ständigen Kontakt und wird dieses bei den jetzt geplanten Simulations- und Prognoseberechnungen unterstützen.

Die Grenzwerte für die Luftschadstoffe sind gesetzlich wie folgt festgelegt:

	Grenzwert	**Gültigkeit ab**
PM10	Jahresgrenzwert 40 µg/m^3 PM10	01.01.2005
PM10	24-Stunden-Grenzwert: 50 µg/m^3 PM10 darf max. 35mal im Jahr überschritten werden	01.01.2005
Stickstoffdioxid	Jahresmittelwert 40 µg/m^3	01.01.2010

Abb. 7: Grenzwerte für die Luftschadstoffe

Die Kontrolle der Luftqualität erfolgt hierbei im Regierungsbezirk Münster nach folgendem Raster:

1. LANUV NRW erhebt flächendeckend die Luftverunreinigungen durch Simulationsrechnungen und Messungen.
2. Im Zuge der Kontrolle der Luftqualität ermittelt das LANUV NRW gemeinsam mit den Kommunen durch ein Luftschadstoff-Berechnungsverfahren Stellen erhöhter Luftbelastung. Diese Prognose-Berechnungen ergeben im Verdachtsfall die Notwendigkeit, die Luftbelastung durch Feinstaub (PM10) und Stickstoffoxide vor Ort zu messen. Erst nach Auswertung der erhobenen Jahres-Messwerte kann festgestellt werden, ob eine Überschreitung der Grenzwerte vorliegt. Wegen der begrenzt verfügbaren Anzahl mobiler Messstationen (zurzeit 26 in NRW), priorisiert das LANUV NRW die Einsatzorte anhand der Höhe der vermuteten Grenzwertüberschreitungen.
3. Werden hierbei Überschreitungen der Grenzwerte festgestellt, geht die Bezirksregierung Münster auf Hinweis des LANUV NRW auf die jeweilige Kommune zu. Im Fall einer Überschreitung **stellt die Bezirksregierung einen Luftreinhalteplan auf** und veranlasst darüber hinaus sofortige Maßnahmen über einen Aktionsplan.
4. Die jeweilige Kommune muss für die betreffenden Stellen im eigenen Stadtgebiet in Abstimmung mit dem LANUV NRW die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.

Nach dem Inkrafttreten der Maßnahmen des Luftreinhalteplanes wird 2 bis 3 Jahre später die Messung der Luftqualität am alten Messort wiederholt, um die Wirkung der Maßnahmen zu überprüfen.

3.1.2 Regionaler Vergleich zur Luft- /Feinstaubbelastung

Bei PM10, dessen Grenzwert seit dem 1.1.2005 eingehalten werden muss, wurden Grenzwertüberschreitungen in den Städten Dortmund, Duisburg, Essen (zwei Straßenabschnitte), Mülheim, Oberhausen und Hagen festgestellt, so dass dort Aktionspläne aufgestellt werden mussten. Für weitere Straßenabschnitte in Dortmund und Duisburg sowie in Bochum und Bottrop befinden sich diese in Bearbeitung, in Gelsenkirchen wird seit diesem Jahr an einer Stelle der Feinstaubgehalt gemessen.

In Duisburg (Nord I + II) und Hagen (Innenstadt) wurden aufgrund zu hoher NO2- Belastungen Luftreinhaltepläne aufgestellt. Für Dortmund und ein weiteres Gebiet in Duisburg sind diese in Bearbeitung.

Trotz der Umsetzung der bisher in den o.g. Aktions- und Luftreinhalteplänen festgelegten Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung an hoch belasteten Straßenabschnitten wurden auch im Jahr 2006 die Grenzwerte an vielen Stellen erneut überschritten. Die bislang durchgeführten lokalen Verkehrsbeschränkungen haben zwar erste Erfolge gezeigt, jedoch im Hinblick auf die erforderliche Reduzierung der Schadstoffbelastung keine ausreichende Wirkung erzielt. Mittelfristig wird sich eine Verringerung der PM10 und NO2 Belastungen **vor allem durch emissionsseitige Verbesserungen am Kfz** bemerkbar machen.

Die bisherigen Erfahrungen mit Luftreinhalte- und Aktionsplänen dokumentieren, dass lokale Maßnahmen alleine nicht ausreichen. Um die Luftbelastung nachhaltig zu reduzieren, sollen durch ein regionales Vorgehen die Reduktionspotenziale der verkehrsbedingten urbanen und regionalen Hintergrundbelastung zusätzlich genutzt werden. Ein „**Luftreinhalteplan Ruhrgebiet**“ könnte hier das Ergebnis sein. Zurzeit werden von den drei betroffenen Regierungsbezirken die teilweise unterschiedlich aufgefassten, rechtlichen Randbedingungen geklärt und ein 196 Seiten umfassender Maßnahmenkatalog der Bezirksregierung Düsseldorf diskutiert. Als Grundlage für einen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet beabsichtigt der RVR in Abstimmung mit den Bezirksregierungen, ein Emissions- und Immissionskataster aufzustellen (siehe Abschnitt 3.3.1). Bis Ende 2008 sollen Spitzengespräche mit Vertretern der Industrie und den Umweltverbänden geführt werden. Mit der möglichen Einführung eines Luftreinhalteplans Ruhrgebiet ist nicht vor 2010 zu rechnen.

Auch eine vom Regionalverband Ruhr in Auftrag gegebenen Studie (siehe auch Abschnitt 3.3.1) kommt zu dem Ergebnis, dass ein regionales Vorgehen erforderlich ist. Nur so könne im Ruhrgebiet die Belastung durch Feinstaub deutlich gemindert werden.

Das LANUV NRW hat eine Karte erstellt, aus der hervorgeht, für welche Städte bzw. für welche stark befahrenen Straßen Aktions- und Luftreinhaltepläne bereits vorhanden oder in Aufstellung sind, bzw. wo aufgrund der Verkehrsituation eine genauere Untersuchung erforderlich ist. Hier werden für die Städte Herten, Recklinghausen, Herne, Gelsenkirchen und Gladbeck genauere Untersuchungen der Luftbelastung gefordert.

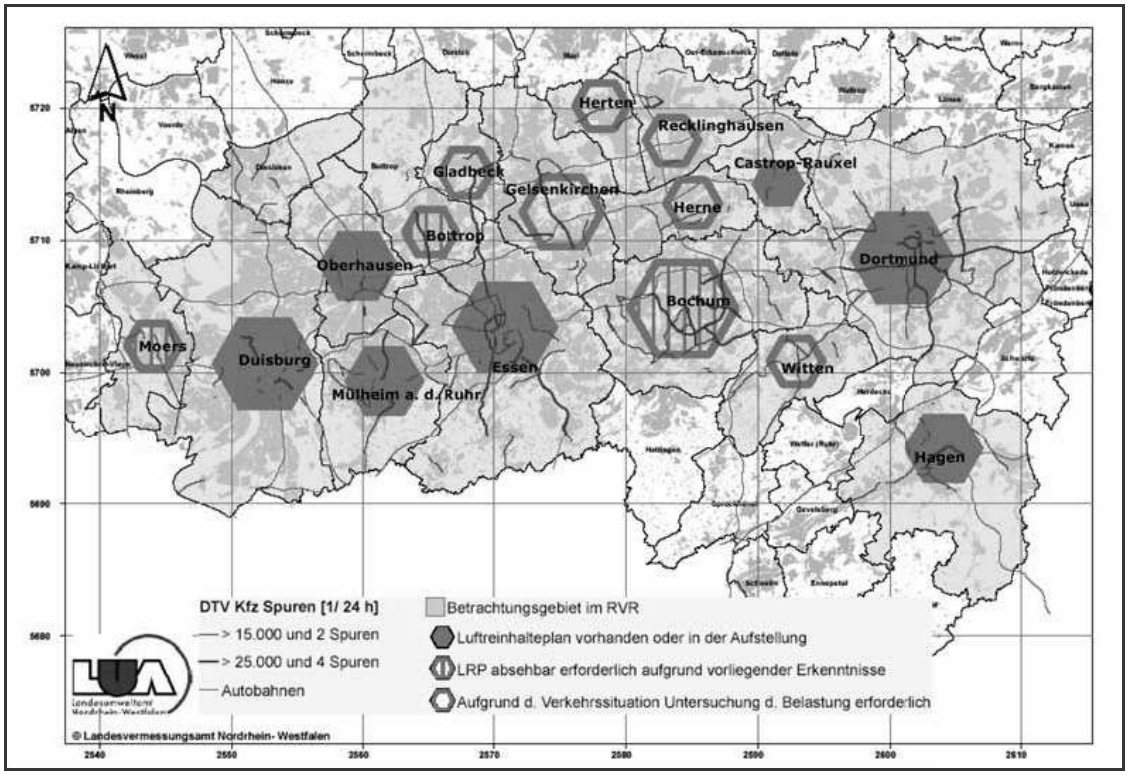

Abb. 8: Übersicht Luftreinhaltepläne (LANUV)

3.1.3 Umweltzonen

Angesichts der gewonnenen Erkenntnisse steht mit der Verabschiedung der Kennzeichnungsverordnung als neues - möglicherweise geeignetes Instrument - die Ausweisung von Umweltzonen für die Luftreinhalteplanung zur Verfügung. Das nordrhein-westfälische Umweltministerium sieht Möglichkeiten für die Einrichtung einer Umweltzone, will sich abschließend dazu aber erst nach der rechtlichen Klärung aller offenen Fragen äußern. Dieses ist nach Auskunft des RVR bis Mitte 2008 geplant.

Die Umweltzone ist ein räumlich abgegrenztes Gebiet, in dem Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugklassen entsprechend der Kennzeichnungsverordnung erlassen werden und die damit eine Privilegierung von schadstoffarmen Fahrzeugen herbeiführt. Die Verbote werden zumeist über einen Stufenplan umgesetzt.

Wesentliches Ziel der Umweltzone ist die Verringerung von gesundheitsschädlichen Emissionen durch Kraftfahrzeuge. Zugleich soll damit ein Anreiz für eine beschleunigte und möglichst flächendeckende Flottenmodernisierung bzw. Umrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern geschaffen werden. Eine Minderung des Kfz-Verkehrs in seiner Gesamtheit kann – so wird prognostiziert – jedoch kaum oder zumindest nur vorübergehend bewirkt werden.

Zahlreiche Städte in der Bundesrepublik Deutschland planen in den nächsten zwei Jahren Umweltzonen einzuführen. Die Großstädte Köln und Düsseldorf haben als Starttermin für die Umweltzonen den 1. Januar 2008 geplant. Für das Ruhrgebiet gibt es noch keinen Termin.

Sollte es Umweltzonen im Ruhrgebiet geben, wären die Autobahnen hiervon ausgeschlossen.

Erste vorliegende Konzepte haben bereits gezeigt, dass diese nach unterschiedlichen Kriterien erstellt werden. Eine Prüfung und Auswertung dieser Konzepte durch den RVR hat ergeben, dass die Konzepte im Vergleich folgende Kennzeichen aufweisen:

- unterschiedliche **Größe**,
- unterschiedliche **Stufenpläne,**
- unterschiedliche **Zeitpunkte des Inkrafttretens,**
- unterschiedlicher **Ausschluss von Schadstoffgruppen,**
- unterschiedliche **Ausnahmeregelungen.**

Diese Auswertung wird gestützt durch eine aktuelle Umfrage des Deutschen Städtetages im Oktober 2006 bei denjenigen Städten, die an Umweltzonenkonzepten arbeiten.

Der Deutsche Städtetag hat in diesem Zusammenhang deutlich gemacht, dass er stets gegenüber der Europäischen Union, Bund, Ländern und seinen Mitgliedern darauf hingewiesen hat, dass eine erfolgreiche Umsetzung der Ziele der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie nur dann gelingen kann, wenn neben planerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen auch quellenbezogene spezifische Emissionsminderungen am Fahrzeug selbst ergriffen werden. Da weder die Europäische Union noch der Bund bisher hinreichende Maßnahmen zur Nachrüstung von hoch emittierenden Kraftfahrzeugen realisiert haben, stellt die Umweltzone einen sinnvollen Ansatz dar, um insbesondere in den stark belasteten Innenstädten die Luftschadstoffbelastungen zeitlich zu befristeten. Verkehrsbeschränkungen können als Maßnahmen in einem Aktions- oder Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG festgelegt werden. Die Einrichtung einer Umweltzone wird zu den dauerhaften Sperrungen gezählt.

Die Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge vom 10.10.2006 (Kennzeichnungsverordnung) regelt Ausnahmen von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 BImSchG sowie die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Schadstoffgruppen und bestimmt Anforderungen, welche bei der Kennzeichnung von Fahrzeugen zu erfüllen sind.

Mit der Kennzeichnungsverordnung, die am 1.3.2007 in Kraft getreten ist und nach der Fahrzeuge entsprechend ihrer Schadstoffgruppen-Zuordnung mit Plaketten gekennzeichnet werden, sowie mit der geplanten steuerlichen Förderung der Nachrüstung von Kfz mit Partikelfiltern wurden von der Bundesregierung wichtige Voraussetzungen für die Einführung von Umweltzonen geschaffen.

Schadstoffgruppen nach Kennzeichnungsverordnung

KennzeichnungsVO vom 10. Oktober 2006		SG 1 [3] ohne Plakette	SG 2 [3] rot mit Ziffer 2	SG 3 [3] gelb mit Ziffer 3	SG 4 [3] grün mit Ziffer 4
Pkw /INfz	sNfz				
Diesel Euro 1 und davor	Diesel Euro I und davor				
Diesel Euro 2 [1]	Diesel Euro II [1]				
Diesel Euro 3 [1]	Diesel Euro III [1]				
Diesel Euro 4	Diesel Euro IV, V, EEV [2]				
Otto vor Euro 1 [4]					
Otto ab Euro 1, Elektro-, Brennstoffzellenfahrzeug					

[1] Die Ausrüstung mit einem Partikelminderungssystem entsprechend der StVZO kann zu einer Heraufsetzung der Schadstoffgruppe führen (Anlage XXVI für Pkw und Anlage XXVII für INfz und sNfz)

[2] EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicle

[3] Schadstoffgruppe

[4] Eingruppierung in die Schadstoffgruppe 1 noch nicht abschließend geklärt

Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen

Abb. 9: Schadstoffgruppen nach Kennzeichenverordnung (LANUV)

Mit der Kennzeichnungsverordnung werden auch neue Verkehrszeichen (Zeichen 270.1 und 270.2) eingeführt, die den Beginn und das Ende eines Verkehrsverbots zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Umweltzone anzeigen. Durch Zusatzzeichen wird angezeigt, welche Plaketten zur Einfahrt in die Umweltzone berechtigen.

Abb. 10: Beschilderung einer Umweltzone

Zur Wirkung von Umweltzonen im Vergleich zu Auswirkungen von Maßnahmen aus vorhandenen Luftreinhalte- und Aktionsplänen hat das Landesumweltamt anhand von Beispielen aus Essen, Dortmund und Oberhausen für NO2 und PM10 Prognosen für die immissionsseitigen Auswirkungen abgeschätzt sowie für PM10 einen Vergleich zur Verminderung der Überschreitungstage anhand von Beispielen aus Essen und Dortmund vorgenommen. Hierzu ist anzumerken, dass Umweltzonen zusätzlich auch eine Senkung der Hintergrundbelastung und damit eine Verminderung der Schadstoffwirkungen in der Fläche zur Folge haben. Das bedeutet, dass im Gegensatz zu den lokalen Maßnahmen eine um ein Vielfaches größere Personenzahl von den Verbesserungen der Luftqualität profitiert.

Die vorliegenden Daten zu den Kfz-Beständen in NRW und ihre Aufteilung auf die Schadstoffgruppen erlauben lediglich einen ungefähren Eindruck, wie viele Fahrzeuge von Verkehrsbeschränkungen in einer Umweltzone betroffen sein könnten. Genaue Daten über die im Betrachtungsgebiet betroffenen Fahrzeuge von Anwohnern, Handwerksbetrieben, Speditionen etc. lagen zum Zeitpunkt des Projektabschlusses noch nicht vor. Diese sollten in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden von den Kommunen detailliert erhoben werden. Zudem wären Daten über Fahrzeuge von Einpendlern, Transitverkehr, Anlieferverkehr usw. hinzuzufügen.

Von Wirtschaftsverbänden und Handwerksbetrieben in allen Städten, die ein Umweltzonen-Konzept vorgelegt haben, wurde Kritik an diesem Instrument geäußert. Wirtschaftsverbände lehnen die Verkehrsverbote und die Einführung von Umweltzonen als unverhältnismäßig ab. Die wirtschaftlichen Strukturen der Innenstadt und insbesondere viele in den Städten ansässige Handwerksbetriebe würden durch die Verbote beeinträchtigt. Bei kleineren, weniger leistungsfähigen Betrieben, die oft noch über ältere Fahrzeuge verfügen, könnten die Verbote wegen fehlender Nachrüstungsmöglichkeiten zu Existenz gefährdenden Härten führen. Eine ähnlich lautende Kritik wurde auch von den teilnehmenden Vertretern der IHK geäußert.

3.2 Lärmbelastung

Mit der Einführung des § 47a BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) 1990 wurden die Gemeinden verpflichtet, für Wohn- und andere schutzwürdige Gebiete, in denen dauerhaft schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind, die Höhe der Lärmbelastungen zu erfassen und einen Lärmminderungsplan aufzustellen.

Durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) ist seit dem 30.06.2005 die bisherige Regelung des § 47 a BImSchG zur Lärmminderungsplanung aufgehoben worden. Am 30.6.2005 ist mit Änderung des § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht erfolgt.

Die Lärmminderungsplanung ist nunmehr in einem eigenen „Sechsten Teil“ in den §§ 47 a bis f BImSchG geregelt. Hiernach sind Lärmkarten bis zum 30. Juni 2007 **für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr** von den zuständigen Behörden auszuarbeiten. Bis zum 30. Juni 2012 müssen für sämtliche Ballungsräume (mehr als 500.000 Einwohner mit einer Dichte von mindestens 1000 E./km²) sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken diese Pläne ausgearbeitet und danach mindestens alle fünf Jahr überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

Die Lärmbekämpfung im Sinne des „Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ erfolgt hierbei in Nordrhein-Westfalen nach folgendem Raster:

- Für die Ballungsräume Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn, Duisburg, Düsseldorf, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Köln, Mönchengladbach und Wuppertal mit jeweils mehr als 250.000 Einwohnern ist der Umgebungslärm in einer ersten Stufe zu kartieren

und ggf. bis zum 18.07.2008 ein Aktionsplan aufzustellen. Das Ruhrgebiet ist nicht insgesamt als Ballungsraum eingestuft.

- Für die erste Stufe existiert zurzeit ein von der EU festgelegtes, vorläufiges Berechnungsverfahren. Das endgültige Berechnungsverfahren wird frühestens 2010 vorliegen.
- Bis zum 18.07.2013 folgen dann die Aktionspläne für die Einwirkungen der Quellen der ersten und der zweiten Stufe. Danach sind die Aktionspläne spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

  Nach einer Erstabschätzung des LANUV gehört die Stadt Herten, ebenso wie alle anderen benachbarten Städte des Kreises Recklinghausen, möglicherweise zu den Gemeinden, die von o.g. EU-Richtlinie in der zweiten Stufe betroffen ist.
- Endgültig wird erst nach der Kartierung, die auf Basis der Verkehrszählung des Jahres 2005 in 2007 erfolgt, erkennbar sein, welche Gemeinde betroffen ist. Soweit die Stadt Herten zu den Gemeinden mit Kartierungspflicht gehören sollte, wird das LANUV bis Mitte 2007 auf die Verwaltung zukommen. Bislang liegt dieser Nachweis nicht vor.

In einer durch MUNLV NRW initiierten „Lärmwerkstatt Umgebungslärm“ haben Vertreter von Ministerien, Bezirksregierungen, Staatlichen Umweltämtern, Eisenbahnbundesamt, Straßen-NRW, Landesumweltamt, Städten und Gemeinden sowie vom Deutschen Arbeitskreis für Lärmbekämpfung folgendes Vorgehen vereinbart:

Das Land NRW unterstützt danach die Gemeinden, indem es

- landesweit die notwendigen Geometrie- und Verkehrsdaten erfasst und über die bestehende Geodaten-Infrastruktur bereitstellt,
- die Lärmkartierung außerhalb der 12 Ballungsräume der ersten Stufe zentral vom LANUV-NRW durchführt und den zuständigen Gemeinden die Ergebnisse zur Verfügung stellt,
- die Lärmkarten der zuständigen Gemeinden sammelt und an das BMU übermittelt.

Die für die Berechnung benötigten Daten werden zurzeit in einer Lärmdatenbank zusammengeführt, welche Ende 2007 dem LANUV zur Verfügung stehen soll.

Die Stadt Herten ist vermutlich an folgenden Straßenabschnitten durch ein Jahresverkehrsaufkommen über 6 Mio. Kfz betroffen (vgl. Abb.2):

- Feldstraße zwischen Gartenstraße und Über den Knöchel,
- Hertener Straße zwischen Bochumer Straße und Bahnhofstraße,
- Kaiserstraße zwischen Feldstraße und Konrad-Adenauer-Straße,
- Resser Weg zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Hertener Straße,
- Kaiserstraße ab Josefstraße stadtauswärts.

Die Bundesautobahnen sind von dieser Regelung ausgenommen.

Der bis zum 30. Juni 2012 für solche Bereiche in den §§ 47a-f BImSchG geforderten Erarbeitung von Lärmkarten hat **die Stadt Herten durch den vorliegenden Lärmminderungsplan bereits wichtige Vorarbeiten im Sinne einer Vorsorge** geleistet.

3.2.1 Kurzfassung Lärmminderungsplanung

Die Stadt Herten hat mit Ratsbeschluss vom 31. Mai 2000 (Drucksachennummer 00/126) noch auf Basis des § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beschlossen, die AVISO GmbH (Aachen) mit der Erstellung eines Lärmminderungsplanes (LMP) zu beauftragen, um im Rahmen von Umweltvorsorge Aussagen über die Lärmbelastungen im Stadtgebiet zu erhalten und daraus eventuell notwendige Handlungserfordernisse abzuleiten.

Inhaltlich beschränkt sich dieser LMP nach einer Erstabschätzung der Lärmsituation in Herten durch den Gutachter auf die Lärmquellen Schienen- und Kraftfahrzeugverkehr. Gewerbe-, Freizeit- und Sportlärm sind in Herten für Wohn- und andere schutzwürdige Gebiete als dauerhaft schädliche Lärmquelle nicht vorhanden.

Der Lärmminderungsplan ist wegen seiner verkehrsplanerischen Bezüge daher im Anhang dieser Vorlage beigefügt.

Das Gutachten der AVISO GmbH ist in mehreren aufeinander aufbauenden Phasen erstellt worden. Es vergleicht Ausgangslage und Prognose der Lärmemissionen, stellt Konfliktbereiche dar und zeigt im Rahmen einer sog. Betroffenheitsanalyse Bereiche mit den höchsten Lärmbelastungen durch Verkehr auf. Hierfür werden Maßnahmenvorschläge unterbreitet und deren Folgen abgeschätzt.

Die Erarbeitung ist durch intensive, fachliche Erörterungen mit dem Gutachter begleitet gewesen. Dabei sind unterschiedliche Auffassung insbesondere im Hinblick auf die Maßnahmenvorschläge und Konkretheit der Maßnahmen nicht auszuräumen gewesen. Die Verwaltung ist dem Gutachter im Hinblick auf den analytischen Teil allerdings weitestgehend gefolgt. Sämtliche Zahlenwerke und deren ingenieurmäßige Interpretationen im Lärmminderungsplan sind daher dem Gutachten entnommen.

Der von der Verwaltung vorgelegte Lärmminderungsplan basiert daher auf dem Gutachten, nimmt jedoch eigene und ergänzende bzw. abweichende Beurteilungen vor, um die rechnerisch plausiblen, aber theoretischen Überlegungen des Gutachters auf die konkrete Situation in Herten hin auszurichten. Dies bezieht sich vor allem auf die vorgeschlagene Maßnahmenebene.

Der Lärmminderungsplan stellt insbesondere drei Bereiche heraus, in denen eine überdurchschnittliche Lärmbeeinträchtigung festzustellen ist: das sind die Gebiete Westerholt, Langenbochum und Zentrum. In diesen Gebieten liegen jeweils 10 Straßenabschnitte mit den höchsten Lärm-Einwohner-Gleichwerten, d.h. Straßenabschnitten, in denen hohes Verkehrsaufkommen, dichte Randbebauung und der hohe Zahl der Bewohner in dieser Bebauung eine besondere „Betroffenheit“ ergeben.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die ermittelten Belastungswerte in keinem Fall die zurzeit zu Grunde zu legenden gesetzlich festgelegten Grenzwerte erreichen, nach denen Handlungsverpflichtungen für den Baulastträger bestehen. Gleichwohl erreichen die Belastungen in den genannten drei Gebieten Werte, bei denen realisierbare Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung aus Gesundheitsvorsorge empfohlen werden.

Als Maßnahmen, die generell geeignet sind, zur Reduzierung der Lärmbelastung beizutragen, können genannt werden:

- Kurzfristige Wirkung
  Verflüssigung des Verkehrs (Grüne Welle)
  LKW-Fahrverbot
  Umleitungskonzepte

- Mittelfristige Wirkung
  Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehrsplätze
  Erneuerung von Straßenoberflächen
  Umweltzonen

- Langfristig
  Veränderung des Modal Split (Zusammensetzung der Verkehrsarten)
  Verschärfung der Emissionsgrenzwerte
  Umgehungsstraßen
  Integrierte Stadt- und Verkehrsentwickklung

Von diesem Maßnahmenpool sind im Lärmminderungsplan die Maßnahmen genauer betrachtet worden, welche in Herten ggf. realisierbar wären. Dieses sind die in der Auflistung fett geschriebenen.

Alle Maßnahmenvorschläge sind mit dem Landesbetrieb Straßen NRW erörtert worden; eine entsprechende Stellungnahme liegt der Verwaltung vor. Darin werden Restriktionen durch Geschwindigkeitsreduzierung oder Lkw-Durchfahrtsverbote abgelehnt, da keine hierfür begründbare Gefahrenlage besteht und die Verbindungsfunktion der Landesstraßen geschwächt werden würde. Ebenso wird eine Änderung der Bauweise hin zu offenporigem Asphalt (Flüsterasphalt) mit der Begründung abgelehnt, dass diese Bauweise kostspieliger, sanierungsbedürftiger und weniger beanspruchbar ist. Der Bau von Kreisverkehrsplätzen hingegen wird grundsätzlich befürwortet, so die notwendigen Randbedingungen diese ermöglichen.

Eine Stellungnahme der Kreisverwaltung Recklinghausen als Baulastträger von Kreisstraßen ist nicht eingeholt worden, da unter den 10 lärmtechnisch höchst belasteten Straßen keine Kreisstraße vorhanden ist. Im weiteren Verfahren wird die Verwaltung sich trotzdem auch mit diesem Baulastträger abstimmen.

Aus Sicht der Verwaltung ist nach diesen Abstimmungen über umweltfachlich zielführende Maßnahmen – ernüchternd - festzustellen:

- **Die Verflüssigung des Verkehrs ist nur in begrenztem Umfang noch zu verbessern (z.B. Kreuzung Westerholter Str. / Feldstr.)); die Investitionen erfolgen hier nach Dringlichkeit (z.B. Unfallschwerpunkt) und im Rahmen knapper Investitionsmittel.**
- **Fahrverbote für LKW und Geschwindigkeitsbeschränkungen sind – obwohl sehr wirkungsvoll im Hinblick auf die Lärmreduktion – nicht möglich. Sie sind nur zulässig, wenn die genannten Ausnahmevoraussetzungen gegeben sind. Im Hinblick auf die Umweltgefährdung sind dabei die gesetzlichen Grenzwerte zu Grunde zu legen. Diese werden allerdings nicht überschritten. Generell stellt der Landesbetrieb fest, dass grundlegende Maßnahmen zur Lärmminderung bei bestehenden Straßen ohne bauliche Änderung erst beim Überschreiten der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß**

VLärmSchR 97 durchgeführt werden können. Entsprechend der Verkehrsbedeutung von Landesstraßen sind den Verkehr einschränkende Einzelmaßnahmen zur Lärmminderung aus Sicht des Landesbetriebes auch versuchsweise nicht zulässig.

Zudem verweist der Landesbetrieb auf die insgesamt vergleichsweise geringe Belastung auf Hertener Landesstraßenabschnitten.

Ebenfalls ist - auch aus Sicht der Ordnungsbehörden - kritisch mit Maßnahmen wie Lkw-Fahrverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen umzugehen. Beides sind Maßnahmen, die insbesondere bei Nacht nicht kontrolliert werden können und somit in ihrer Wirkung in Frage gestellt werden müssen.

- **Der Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehre wird entsprechend der Dringlichkeit und Umsetzungsfähigkeit nach und nach vollzogen, wird von daher erst mittel- bis langfristig Wirkungen entfalten können. Der Landesbetrieb verweist hier auf die Priorisierungsliste (siehe Abschnitt 2.2).**
- **Eine Erneuerung der Straßenoberfläche durch offenporigen Asphalt (sog. Flüsterasphalt) wird aus Sicht des Landesbetriebes ausgeschlossen. Sowohl der umfangreiche und kostspielige Umbau der Fahrbahndecke, das neu einzurichtende Entwässerungssystem als auch die typischerweise im innerstädtischen Bereich extrem hohen Fahrbahnbelastungen an Kreuzungen und Einmündungen schließen diese Bauweise aus. Hinzu kommt ein doppelt so hoher Instandhaltungsaufwand im Vergleich zu Fahrbahnen in klassischer Bauweise. Diese Auffassung wird auch durch die städtische Fachverwaltung geteilt.**

Hinzu kommt die räumlich-strukturelle Anforderung der Gleichbehandlung parallel verlaufender Hauptverkehrsstraßen unabhängig von der Baulastträgerschaft. So muss ausgeschlossen werden, dass durch umweltschonende Maßnahmen an der einen Straße, die parallel verlaufende umso stärker belastet wird. Als Beispiele sind hier Schützenstraße / Ewaldstraße sowie Bahnhofstraße / Storcksmährstraße zu nennen.

Der Wert des Lärmminderungsplans liegt vor allem in den analytischen Aussagen, die sowohl für das gesamte Stadtgebiet als auch teilräumlich bzw. Straßenweise vorliegen und eine geeignete Bemessungsgrundlage für zukünftige Planungen darstellen. Die Maßnahmenebene beschränkt sich eher auf freiwillige Maßnahmen. Solche sind aber mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW auch versuchsweise nicht umzusetzen.

3.3 Zusammenwirken von Luftbelastungs- und Lärmminderung im Rahmen regionaler Lösungen

Bereits im Rahmen der fachlichen Diskussion auf Landes- und Bundesebene zur Erstellung von Lärmkarten wurde erkannt, dass Schnittstellen zur Luftreinhalteplanung existieren, die auch für die Lärmaktionsplanung von Bedeutung sein werden.

Insbesondere die Einführung von Umweltzonen kann die Luft- und Lärmbelastung thematisch und instrumentell eng zusammenführen.

Insofern schließt sich die Verwaltung den laufenden Überlegungen zu Umweltzonen an und überführt die Problemlagen der Stadt Herten in einen regionalen Lösungsansatz.

Zuständigkeit	Maßnahmenbündel, Einzelmaßnahme		Entlastungswirkung Lärm	Entlastungswirkung Luft	Sekundäreffekte	Räumliche Wirkung Kleinräumig	Räumliche Wirkung Stadtweit	Zeitrahmen der Umsetzbarkeit Kurzfristig	Zeitrahmen der Umsetzbarkeit Mittelfristig	Zeitrahmen der Umsetzbarkeit Langfristig
EU, Bund	Technische Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	2005	O	+		x	x		x	
		2010	O	++		x	x		x	x
		2015	O	+++		x	x			x
	Technische Reduzierung der fahrzeugseitigen Lärmemissionen		++	O		x	x		x	x
Kommunen	Gesamtstädtische Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs an den täglichen Wegen (Einwohner und Einpendler)		O	O+	Vielfältige Effekte der Verkehrsreduzierung	x	x			x
	Gesamtstädtische Reduzierung des Lkw-Verkehrs		O bis +	+		x	x			x
	Kleinräumige Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs durch Verkehrslenkung und Umverteilung		+	+	Verdrängungseffekte auf andere Straßen	x		x	x	
	Kleinräumige Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs durch Fahrverbot für nicht schadstoffarme Fahrzeuge		O	+	Ggf. Verdrängungseffekte auf andere Straßen	x		x		
	Kleinräumige Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs durch Fahrverbot für nicht lärmarme Fahrzeuge		++	O+	Ggf. Verdrängungseffekte auf andere Straßen	x		x		
	Kleinräumige Reduzierung des Lkw-Verkehrs		+	+	Verdrängungseffekte auf andere Straßen	x		x	x	
	Reduzierung der Geschwindigkeit		++	O+	Erhöhung der Verkehrssicherheit	x		x		
	Verbesserung des Verkehrsflusses		+	O bis +		x		x	x	
	Immissionsmindernde Straßenraumorganisation		O	O–	Ggf. Verbesserung der Verkehrsabwicklung	x		x	x	
Alle	Maximale Maßnahmenkombination (maximale fahrzeugtechnische und gesamtstädtische Maßnahmen sowie straßenspezifisch mögliche Einzelmaßnahmen)		+++	+++		x	x			x

Bewertung:
- +++ Äußerst positive Auswirkungen
- ++ Sehr positive Auswirkungen
- + Positive Auswirkungen
- O Weitgehend wirkungsneutral (O+ positive Tendenz, O– negative Tendenz der Auswirkungen)

Abb. 12: Wesentliche Untersuchungsergebnisse aus: Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Vorbeugender Gesundheitsschutz durch Mobilisierung der Minderungspotentiale bei Straßenverkehrslärm und Luftschadstoffen – Kurzfassung – ,Düsseldorf 2004, Seite 10.

Aufgrund der räumlichen Nähe der Städte im Verbandsgebiet des RVR ist hier eine Harmonisierung kommunaler Vorgehensweisen dringend erforderlich.

Insgesamt spricht vieles dafür, die Initiative des RVR zur Einrichtung einer ruhrgebietsübergreifenden Umweltzone konstruktiv zu begleiten. Eine regionale Umweltzone wirkt sich vor allem auf die urbane Hintergrundbelastung positiv aus. Um angesichts des Verursacheranteils einen größtmöglichen Effekt erzielen zu können, sollte diese möglichst großräumig angelegt werden, so dass lokale Spitzen leichter aufgefangen werden können, ohne weitere kleinräumige Fahrverbote aussprechen zu müssen.

Um den Transitverkehr nicht zu behindern und Lkw-Umleitungen auf die Autobahnen zu fördern, sollen zunächst die Autobahnen nicht mit in die Umweltzonen aufgenommen werden.

Da die bisherigen Erfahrungen mit Luftreinhalte- und Aktionsplänen dokumentieren, dass lokale Maßnahmen alleine nicht ausreichen, um die Luftbelastung nachhaltig zu reduzieren, sollen durch ein regionales Vorgehen die Redauktionspotentiale der verkehrsbedingten urbanen und regionalen Hintergrundbelastung zusätzlich genutzt werden. Wirksamkeit und Effektivität können durch gemeinsame, regional abgestimmte Maßnahmen erheblich gesteigert werden.

Verkehrsbezogene Maßnahmen wie sie in Luftreinhalte- und Aktionsplänen vorgesehen werden, haben häufig auch positive Effekte für die Lärmminderung. Um die anspruchsvollen Ziele eines vorbeugenden Gesundheitsschutzes durch Lärmminderung und Luftreinhaltung auf regionaler Ebene besser erreichen zu können, sollen die Synergieeffekte stärker genutzt werden. Eine Umweltzone Ruhrgebiet soll alle Städte im Betrachtungsgebiet (s. Abb. 8) umfassen und damit einheitliche Regelungen im Hinblick auf die Anforderungen an das Emissionsverhalten der Fahrzeuge, auf den Zeitpunkt der Umsetzung, die Kriterien für Ausnahmeregelungen sowie für den Umgang mit dem überregionalen Verkehr auf den Autobahnen gewährleisten. So kann Transparanz und Planungssicherheit erreicht werden.

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen regionalen Umweltzone müssen zunächst im Rahmen der gesetzlichen Regelungen für die Luftreinhalteplanung durch die zuständigen Landesbehörden die Grundlagen geschaffen werden. Die drei beteiligten Bezirksregierungen (Düsseldorf, Arnsberg und Münster) sind zurzeit dabei, ihre jeweiligen Zielvorstellungen untereinander abzustimmen.

4. Stellungnahme zu den Anregungen nach § 24 GO und nach § 14 GeschO

4.1 Antrag gem. §14 GeschO. der UWG vom 23.02.2005 "Nachtfahrverbot für Lkw über 3,5t zwischen 22.00 - 6.00 Uhr"

Der Antragsteller strebt ein Nachtfahrverbot für Lkw über 3,5 t zwischen 22 – 6 Uhr auf der Ewald-, Schützen- und Feldstraße an. Hierdurch soll Mautausweichverkehr verdrängt und negative Auswirkungen des Ruhrpiloten vermieden werden.

Unter Bezug auf die Aussagen des Lärmminderungsplanes wäre durch die vorgeschlagenen Maßnahmen eine Lärmreduzierung möglich. Unter Wahrung der Gleichbehandlung ähnlich strukturierter und belasteter Straßen und vor dem Hintergrund der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW ist ein Nachtfahrverbot für Schwerlastverkehr in der Ewald-, Schützen- und Feldstraße nicht möglich.

Beschlussempfehlung:
Der Antrag wird daher abgelehnt.

4.2 Anregung gem. §24 GO NW von PRO-HERTEN vom 30.03.2005
"PM10 in Herten-Süd"

Mit dieser Anregung wird gefordert, in Bezug auf eine mögliche PM10 Belastung in Herten-Süd geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Als Emittenten werden das Verkehrsaufkommen der BAB A2, das angrenzende Industriegebiet, das Logistikzentrum sowie Haldenschüttungen benannt.

Die Stadtverwaltung hatte die Anregung dem LUA/LANUV NRW bereits mitgeteilt. Die Feinstaubbelastung sowie die erforderlichen Handlungsbedarfe werden durch das LANUV im Rahmen der Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen beurteilt.

Mögliche Feinstaubbelastungen durch Haldenschüttung fallen nach Auskunft des LANUV aufgrund der zeitlich befristeten Wirkung nicht unter die Regelungen der EU-Richtlinien. Messungen wären nur durch geeignete Fachgutachter und in Abstimmung mit dem Landesumweltamt durchführbar. Es liegen allerdings auch keinerlei Verdachtsmomente auf eine Schadstoffbelastung vor. Zuletzt ist diese Frage im Bebauungsplanverfahren 170 „Projekt Ewald“ durch die in diesem Verfahren durchgeführte PlanUVP (Umweltverträglichkeitsprüfung für Planungsverfahren) geprüft worden.

Beschlussempfehlung:
Der Anregung wird daher nicht gefolgt.

4.3 Anregung gem. §24 GO NW von PRO-HERTEN vom 06.06.2005
"Innerstädtisches Verkehrskonzept; Tempo 30 auf der südlichen Jägerstraße"

Mit dieser Anregung wird die Umsetzung folgender Maßnahmen gefordert:
- Entwicklung eines innerstädtischen Verkehrskonzeptes zum Umgang mit zukünftig steigendem Kfz-Aufkommen,
- Freigabe der Jägerstraße für Pkw als Tempo 30 Zone,
- Erarbeitung von Möglichkeiten zur „Gewährleistung einer gerechten, flächendeckenden Verkehrsbelastung aller Bevölkerungsteile“.

Diese Vorlage kommt dem ersten und dritten Abschnitt der Anregung nach.
Die zur Jägerstraße vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen nicht dem auf das Hauptverkehrsstraßennetz einerseits und die Tempo-30-Zonen andererseits ausgerichteten Verkehrskonzept und stellen lediglich eine unerwünschte Verdrängung von Verkehren auf untergeordnete Straßen dar. Dies ist in früheren Beratungen des Rates klar abgelehnt worden.

Beschlussempfehlung:
Die heutigen verkehrsrechtlichen Regelungen bleiben bestehen. Der Anregung wird nicht gefolgt.

4.4 Antrag gem. §14 GeschO. der UWG vom 12.09.2005

"Generelles Tempo-Limit von 30 km/h auf der Schützenstraße"

Die Antragstellerin strebt ein generelles Tempolimit von 30 km/h auf der Schützenstraße an. Dies mit der Intention, die Wohnqualität zu steigern, den möglichen Wertverlust der Immobilien zu bremsen und weitere Leerstände zu verhindern.

Unter Bezug auf die Aussagen des Lärmminderungsplanes wäre durch die vorgeschlagenen Maßnahmen eine Lärmreduzierung möglich. Unter Wahrung der Gleichbehandlung ähnlich strukturierter und belasteter Straßen und vor dem Hintergrund der

Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW ist eine Temporeduzierung auf den parallelen Straßen Ewaldstraße und Schützenstraße nicht möglich.

Beschlussempfehlung:
Daher wird der Antrag abgelehnt.

4.5 Anregung gem. §24 GO NW von Fr. Heine vom 13.10.2005
"Kreisverkehrslösungen bevorzugen"

Mit dieser Anregung wird vorgeschlagen, ggf. versuchsweise an Kreuzungen eine (mobile) Kreisverkehrslösung auszuprobieren.

Beschlussempfehlung
Diesem Antrag wird gemäß den Ausführungen zu Kreisverkehrsplätzen in dieser Vorlage gefolgt.

4.6 Anregung gem. § 24 GO NW von PRO-HERTEN vom 17.10.2005
„LMP Stadt Herten“

Diese Anregung fordert Auskünfte zum Lärmminderungsplan.

Mit dieser Vorlage und insbesondere dem im Anhang enthaltenen Lärmminderungsplan wird der Anregung gefolgt.

Beschlussvorschlag
Das Verfahren zur Anregung ist abgeschlossen.

4.7 Antrag gem. §14 GeschO. der UBP vom 24.05.2006
"Verkehrslenkungskonzept"

Mit diesem Antrag wird ein Verkehrslenkungskonzept gefordert, welches „dem Wohnumfeld der überlasteten Straßen Rechung trägt“. Durch Stauumfahrung und Mautflucht sei eine Zunahme des Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet festzustellen.

Eine nach Quell- und Zielverkehren differenzierte Verkehrserhebung zur detaillierten Analyse von Verkehrsverflechtungen liegt der Verwaltung nicht vor.

Unter Berücksichtigung der Verkehrszählungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW an den Landesstraßen in Herten ist keine Zunahme von Durchgangsverkehren zu vermuten. Im Zeitraum zwischen 2000 und 2005 weisen die Landesstraßen trotz zunehmender Nutzung von Navigationssystemen tendenziell eine Abnahme von Verkehrsmengen auf. Negative Auswirkungen wie Stauumfahrung, Mautflucht sowie Zusatzbelastungen durch den Ruhrpiloten sind dem Baulastträger in Herten nicht bekannt.

Beschlussempfehlung:
Die Notwendigkeit für ein neues Verkehrslenkungskonzept wird nicht gesehen, der Antrag wird abgelehnt.

4.8 Anregung gem. §24 GO NW der UBP vom 27.04.07
"Durchfahrverbot für Lkw"

Diese Anregung fordert ein generelles Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t im gesamten Stadtgebiet Herten

Unter Bezug auf die Aussagen des Lärmminderungsplanes wäre durch die vorgeschlagene Maßnahme eine Lärm- und Feinstaubreduzierung möglich. Vor dem Hintergrund der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW ist ein generelles Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr über 7,5 t nicht möglich.

Beschlussempfehlung:
Der Antrag wird daher abgelehnt.

Anhang: Lärmminderungsplan – siehe gesonderten Schriftsatz

Anlagen: Anregungen und Anträge

Finanzielle Auswirkungen:

Es ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen.