

■ Briefadresse: Stadtverwaltung - 45697 Herten ■

Regina und Joachim Jürgens
Schützenstraße 84

45699 Herten

Ansprechpartner	Zimmer	372	Telefon	Datum
Dipl.-Ing. Tobias Tewes	Zeichen	Te.	(0 23 66) 303 - 405	11.10.2007
Email			Telefax	
T.Tewes@herten.de			(0 23 66) 303 - 229	

Umstufungsverfahren Ewaldstraße / Schützenstraße

- Ihre Einwendungen

Sehr geehrte(r) Regina und Joachim Jürgens,

hiermit bestätige ich den Empfang Ihrer Einwendungen zum o.g. Umstufungsverfahren. Ich werde diese an das für die Allgemeinverfügung zuständige Ministerium weiterleiten.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.



PRO - HERTEN

WWW.PRO-HERTEN.DE

ENTSTANDEN AUS:
ARBEITSGEMEINSCHAFT DER
UMWELTVERBÄNDE IM KREIS
UND BÜRGERINITIATIVEN
IN HERTEN

Herten, den **20.Mai 2007**

Kontaktadresse:

Joachim Jürgens

Schützenstr. 84

45699 Herten

02366-37653

jj@pro-herten.de

PRO - Herten; J. Jürgens, Schützenstr.84, 45699 Herten

An den Rat

c/o Herrn Bürgermeister Dr. Paetzel

Kurt Schumacherstraße 84

45699 Herten

Betr.: Rücknahme der Anträge

- 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 17.10.05 "LMP Stadt Herten"
- Anregung gem. §24 GO NW von PRO-HERTEN vom 06.06.05 "Innerstädtisches Verkehrskonzept; Tempo 30 auf der südlichen Jägerstr.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

zuerst bedanken wir uns für die gerade noch rechtzeitige Überbringung der Ratsunterlagen (16. Mai 2007, 18:30) bezogen auf o.a. Vorgänge, nachdem inhaltlich vorab in der Hertener Allgemeinen nachzulesen war, welches Ergebnis zu erwarten ist.

Nach Durchsicht der den o.a. Anträgen beigefügten Beschlussvorlage - im Besonderen des durch die Verwaltung „Lärminderungsplans Stadt Herten“ genannten Papiers - teilen wir Ihnen hiermit mit,

dass wir oben bezeichnete Anträge zurückziehen.

Wir bitten den Fraktionen dieses Schreiben in Kopie rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

1. Die uns gem. Hauptsatzung der Stadt Herten zustehende Zeit der „kurzen Erläuterung“ würde in Summe nicht einmal ausreichen, die nach dort nach unserer Einschätzung vorhandenen „Ungereimtheiten“ im so genannten LMP aufzuzeigen. Eine zeitsparende und erklärende PowerPoint-Unterstützung wurde uns mit Schreiben von 16.5.07 in Ihrem Namen durch Herrn Seidel zuvor bereits verwehrt (wir fragen uns, ob diese Untersagung in Absprache mit dem Ausschussvorsitzenden bzw. den Ältestenrat erfolgt ist).

2. Erstaunt hat uns aber v.a. das Ergebnis der langwierigen Arbeit am LMP, auf das wir sieben Jahre gewartet haben. Wir konstatieren das Fehlen des Berichtes.

Mit Email vom 15.04.2002 hatte demgegenüber Herr Seidel mitgeteilt: „Es ist beabsichtigt, dass der Abschlussbericht des Teilprojektes 1 (Schallimmissionen Straßenverkehr) im Rahmen einer Vorlage im Juni 2002 den politischen Gremien vorgestellt wird.“ Wir gehen daher davon aus, dass die „Vierunddreißigste Verordnung zur

Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV)“ die Verwaltung zum überstürzten Handeln gezwungen hat.

Wir stellen darum folgende Frage in den Raum: warum befindet sich der fachliche Beitrag des beauftragten Gutachters nicht in den Unterlagen?

Hierzu beantragen werden wir Akteneinsicht gem. IFG-NRW beantragen.

Ohne Kenntnis dieses Gutachtens fehlt dem Rat - und jedenfalls uns - jede Grundlage zur Beurteilung der in der Verwaltungsvorlage enthaltenen Beschlussvorschläge.

Nach unserer politischen Bewertung, ebenso nach unserer Rechtsansicht kann der durch die Verwaltung die Bauverwaltung Herten - freundlich gesagt: „eigenmächtig“ - modifizierte“ LMP keinesfalls als Richtlinie zukunftsweisender Stadtentwicklungspolitik dienen.

Bereits das dem so genannten LMP zugrunde liegende Zahlenmaterial entspricht nicht den Vorgaben des Gesetzgebers. Hierzu führt nämlich der Gesetzgeber (UBA) in seiner Druckschrift „Hinweise zur Lärmkartierung“ unter 1.4. „Bezugsjahr für die Lärmkartierung“ Folgendes aus:

» (...) Gemäß § 47 c Abs. 1 BImSchG ist das Kalenderjahr vor der Berichterstattung maßgebend. Die Eingangsdaten für die Lärmberechnung sollten dabei die durchschnittliche Situation in den 12 Monaten von Januar bis Dezember widerspiegeln (...) «

Tatsächlich wurden die dem so genannten LMP zugrunde liegenden Datenerhebungen in der Ferienzeit Sept. 2001 durch Schüler an den entsprechenden Knotenpunkten gezählt.

Anzumerken ist weiterhin, dass bei früheren - mühseligen, der Verwaltung abgerungenen - Akteneinsichten in relevante Vorlagen, bedeutend genauere Darstellungen (sh. Anlage -1-) vorgefunden wurden. Solche finden sich heute nicht ansatzweise in der Verwaltungsvorlage bzw. dem sogenannten LMP.

Beispielhaft sei hier erwähnt, dass im Kreuzungsbereich Schützen/Nimrodstraße die Verkehrsbelastung zu diesem Zeitpunkt mit 14.370 (DTV) (Anlage-1) ermittelt wurde, im Zuge des Masterplans Innenstadt im Jahre 1999 mit 15.730 (DTV) (Anlage-2). Resultiert eine „Abnahme“ von 1.360 Kfz in Herten, wohingegen lt. Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW der Kfz-Bestand im Kreis Recklinghausen im Zeitraum von 2001 bis 2006 um 11400 Kfz gestiegen ist. Die Plausibilität der Zahlen ist mithin nicht gegeben. Im Jahr 1985 hat weiterhin die Stadt Herten infolge einer (Lärm-)Klage eine genaue Lärmerhebung durchführen müssen (Kläger: Joachim Jürgens. Gutachten, Verw. Gericht Gelsenkirchen, sh. Beiakte 14K633/83-12). Hier wurde der Verkehr explizit über 24 Std. differenziert entsprechend den unterschiedlichen Kraftfahrzeugarten ermittelt. (z.B. 7 Bergetransporte / 24 Std.). Der damalige Lärmpegel wurde mit (10789 Kfz tagsüber) 77.11 dB(A) tags und (1222 Kfz nachts) 65,01 dB(A) nachts ermittelt.

Die damalige festgestellte Belastung würde heute ausreichen, um entsprechend der EG-Richtlinie „Umgabungsärm“ entsprechende Maßnahmen ergreifen zu müssen.

Bemerkenswert ist im Ergebnis, dass trotz allgemein steigender Verkehrsbelastung um ca. 67% im Zeitraum von 1980 bis 2006, heute die Verwaltung keinen wirklichen Handlungsbedarf erkennen mag. Hervorzuheben ist daher, dass der so genannte LMP der Stadt Herten - unserer Meinung zufolge - nicht den Vorgaben der einschlägigen Richtlinie entspricht.

Unverständlich ist auch, dass die Verwaltung sich bezüglich der Maßnahmen zur Lärminderung bei bestehenden Straße (Seite 27 ff der Berichtsvorlage) auf die VLärmSchR 97 stützt. Diese Richtlinie beinhaltet die Vorgehensweise für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte liegen dort um 10dB(A) höher als die nach die hier in Ansatz kommenden § 47 BImSchG.

Es gibt weitere Defizite: gemäß § 5 BImSchV ist für die flächenmäßige Darstellung der Lärmbelastung ein Raster von 50 Meter oder weniger zugrunde zu legen. Um die geforderte Darstellung der Isobaren von 70 dB(A) und niedriger im Nahbereich von Quellen richtig abbilden zu können, ist für eine Berechnung und Dar-

Stellung der Lärmbelastung eine Rasterweite von 10m x 10m zu empfehlen. Dies gilt auch an Haus- und Schirmkanten.

In diesem Zusammenhang ist auch zu kritisieren, dass der Rat die Anlagen des LMP lediglich in schwarz-weiße Fassung erhalten hat. Offensichtlich sind wir von Pro-Herten die einzigen, denen das Material - Verwaltung ausgenommen - koloriert zur Verfügung steht.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

der kurze Abriss der oben aufgeführten Punkte – die eine sachliche Beurteilung unser Anträge verunmöglichen, haben uns dazu bewogen, nach anderen Wegen zur Beseitigung der Missstände in unserer Stadt zu suchen.

In Ihrer Vorlage wird entgegen früheren Behauptungen Ihres Baurates die Geschwindigkeitsbegrenzung als wirksames Mittel angesehen, die Lärmbelastung zu senken. Gleichzeitig weisen Sie aber unter Bezug auf die „Richtlinien für Bundesautobahnen und Straßen in der Baulast des Bundes“ darauf hin, dass die Anwendung dieser Maßnahmen im Stadtgebiet Herten nicht durchführbar ist. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den § 45 StVO aufmerksam. (im Anhang aufgeführt).

Das Thema Lärm ist nicht nur nach unserem Dafürhalten ein dringliches Thema. Unumstritten ist heute, dass ab einer gewissen Lärmbelastung Anwohner von stark belasteten Verkehrsachsen körperlich geschädigt werden. Diese Grenze wird übrigens nachweislich auch durch die Zahlen der Verwaltungsvorlage überschritten. Maßnahmen zur Abhilfe sind unerlässlich. Verwaltung und Politik müssen sich hier in die Pflicht nehmen lassen.

Tempo 30 auf der Schützenstraße stört Kraftfahrer

STRASSENSCHÄDEN:
„Schon wieder eine Geschwindigkeitsbegrenzung!“ stöhnen Kraftfahrer. Wegen der schlechten Fahrbahn ließ die Stadt Tempo-30-Schilder auf der Schützenstraße im Bereich zwischen Nimrodstraße und Wiesenstraße aufstellen. Was viele Kraftfahrer als Gängelei betrachten, hat für die Stadt rechtliche Aspekte. „Wenn ein Kraftfahrer sein Fahrzeug aufgrund zu hoher Geschwindigkeit beschädigt, kann er die Stadt nicht regreßpflichtig machen“, so Annegret Sickers „Fachbereich Ordnung“. —cs-



Tempo 30 wegen Straßenschäden. —FOTO: SCHNEEWEIS

Anhand einer Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung wegen Straßenschäden (Tempo 30) auf der Schützenstraße erlauben wir uns an dieser Stelle, eine Äußerung Ihrer Rechtsdirektorin zu dokumentieren (sh. Bildtext-links).

Wie pervers muss die Aussage Ihrer Rechtsdirektorin klingen, wenn das UBA bei der derzeitigen Belastung ernsthafte kardiologische Schäden der Anwohner attestiert? Sind wir mittlerweile schon da angelangt, wo für Verwaltungen Stoßdämpfer von Autos wichtiger sind als die Gesundheit ihrer Bürger ?

(Quelle HA v. 14. Nov. 1998)

Hochachtungsvoll

Pro-Herten,

gez. Joachim Jürgens,
gez. Manfred M. Schwirske

Montag, 17.06.2002

"Bedeutsamste Nord-Süd-Achse"

In der Diskussion um den Bebauungsplan Wiesenstraße weist Hans-Heinrich Holland (ehemals Grünen-Ratsherr und heute Mitglied von Pro Herten) auf eine Ratsvorlage der Verwaltung aus dem Jahre 1998 hin, die in einem sich abzeichnenden Rechtsstreit von Bedeutung werden könnte.

Darin heißt es wörtlich: "Der Straßenzug Feldstraße / Schützenstraße östlich der Hertener Innenstadt bildet die verkehrlich bedeutsamste Nord-/Südachse im Stadtgebiet: Überörtlich verbindet sie die A 2 und Herne-Wanne mit Marl." Außerdem weist Holland darauf hin, dass der Kreis Recklinghausen die Schützenstraße ausdrücklich als "Gefahrgut-Route" akzeptiert.

Bekanntlich spielt die Klassifizierung der Schützenstraße eine zentrale Rolle im Streit zwischen Rathaus und Anwohnern, denn im Lärmgutachten für den Bebauungsplan wird die Schützenstraße als "Gemeindestraße" behandelt. Würde sie als "Gemeinde-Verbindungsstraße" angesehen, ergäben sich höhere Lärmwerte, die zur Folge hätten, dass die geplante Bebauung südlich der Wiesenstraße erheblich abgespeckt werden müsste (minus 8000 qm). Bislang hatte die Verwaltung den "gemeindeverbindenden Charakter" der Schützenstraße verneint - verbunden mit der Aussage, man sehe einer Klage gelassen entgegen. G.M.

17.06.2002

Copyright: Westdeutsche Allgemeine