

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen (Auswertung im Januar 2022)

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
1	23.11.2021 Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH WBO	Fahrbahnsanierung	<p>Die Wirtschaftsbetriebe bitten darum, über den Beginn (mindestens 1 Jahr im Voraus) und das Ende der Baumaßnahmen zu den geplanten Fahrbahnsanierungen rechtzeitig schriftlich zu informieren. Dies betrifft insbesondere die kurzfristig angelegten Maßnahmen.</p> <p>Für diese Maßnahmen ist der Erhalt der Abnahmeprotokolle mit den Gewährleistungsfristen zeitnah gewünscht. Mit der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen darf nicht begonnen werden, solange wir den Kanalzustand nicht im Vorfeld geprüft haben.</p> <p>Bei den Maßnahmen in den Bereichen Nr. 26 und 34 muss die Reinwasserführung des Elpenbachs beachtet werden.</p> <p>Bei den Lärmschutzvorhaben der Autobahn GmbH an der A 2 (Maßnahmenbereich Nr. 19) und an der A 42 (Maßnahmenbereiche Nr. 32 und 33) können die städtischen Kanäle in der Erzberger Straße, Breilstraße und am Pumpwerk Eisenheim betroffen sein. Der Erhalt genauerer Planungsunterlagen für diese Bereiche ist gewünscht.</p> <p>Die voraussichtlich im Jahre 2024 von der DB-Netz AG vorgesehenen Lärmschutzwände an der Scheuerstraße (Maßnahmenbereich Nr. 33) könnten die städtische Kanalisation beeinträchtigen. Dies gilt auch für die Lärmschutzmaßnahme der ÖPNV-Trasse auf Höhe der Rossaintstraße (Maßnahmenbereich Nr. 11). Ein Mischwasserkanal (Ei 1800/2200) kreuzt dort die Bahnlinie zwischen der Roncali- und der Güterstraße. Eine frühzeitige Beteiligung der WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH ist erforderlich.</p> <p>Eine Kopie unserer Stellungnahme erhält der Bereich 5-6 der Stadt Oberhausen.</p>	Zur Kenntnis genommen
2	07.12.2021 Ruhrverband Regionalbereich-West		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen
3	07.12.2021 Emschergenossenschaft Lippeverband		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
4	09.12.2021 Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein- Westfalen		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen
5	10.12.2021 Handwerkskammer Düsseldorf	<p>wirtschaftliche Standortqualität</p> <p>innerstädtische Wirtschaftsverkehre</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen</p>	<p>Die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele, die wohnende und arbeitende Bevölkerung von Verkehrslärm zu entlasten, werden begrüßt. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Erreichbarkeit der Betriebe und die wirtschaftliche Standortqualität unbeeinträchtigt bleiben. Die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre müssen im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können.</p> <p>Der Lärmaktionsplan empfiehlt für drei Belastungsbereiche eine ganztägliche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Hiervon betroffen sind mit der L 452 auch eine zentrale Verkehrsachse mit regionaler Verbindungsfunktion - auch zu einem Gewerbegebiet . In den übrigen Fällen handelt es sich um Durchfahrten durch Mischgebiete mit starkem gewerblichem Durchsatz.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen im Umfeld von Kindergärten, Schulen und anderen sensiblen Bereichen werden begrüßt, Maßnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, insbesondere vor Kindergärten oder Schulen, unterstützt.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen auf wichtigen Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen werden generell kritisch gesehen und in der Regel nicht mitgetragen, da die Funktionalität der Verkehrsführung massiv beeinträchtigt würde und - z.B. als Folge von Ausweichverhalten - die Lärmemissionen häufig in andere, nicht für diese Verkehre ausgelegten Bereiche verlagern würde. Die Bündelungsfunktion des Hauptverkehrsstraßennetzes dürfe nicht gefährdet werden.</p>	<p>Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden in Abstimmung mit verschiedenen Fachämtern der Stadt Oberhausen entwickelt, um alle Belange zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden Maßnahmen wie Tempo 30 und Lkw-Nachtfahrverbote häufig als Prüfaufträge formuliert, um alle möglichen ggf. negativen Auswirkungen umfassen prüfen zu können.</p> <p>Bei der Prüfung der Maßnahmenbereiche für eine Geschwindigkeitsreduzierung wurden alle Belange abgewogen u.a. Verkehrsfunktion, Verlagerungseffekte, Auswirkungen auf die LSA-Koordinierung und den ÖPNV. Die entsprechenden Fachämter sowie die STOAG waren beteiligt. Alle empfohlenen Tempo 30-Maßnahmen sind wegen noch offener Prüfbedarfe als Prüfaufträge formuliert.</p> <p>Im Lärmaktionsplan enthaltene Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung haben das Ziel der Lärminderung an Straßen mit Lärmbelastungen in gesundheitsrelevanter Höhe. Die Maßnahmen dienen dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung Oberhausens.</p> <p>Grundsätzlich wird durch Tempo 30 weder die Leistungsfähigkeit noch die Verkehrsfunktion einer Straße beeinträchtigt – dies ist in mehreren Studien nachgewiesen. Auch Verlagerungseffekte konnten bisher in keiner der Studien festgestellt werden (siehe auch Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen). Auch die Homogenität des Verkehrsflusses nimmt durch Tempo 30 auf der Strecke zu – an Lichtsignalanlagen ist die Anpassung deren Koordinierung auf</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		<p>Lkw-Nachfahrverbot</p> <p>Straßenräumliche Maßnahmen</p>	<p>Tempo 30 führe auch nicht in jedem Fall zu einer Luftschadstoffminderung, sondern könne diese u.U. sogar erhöhen. Der Verkehrsfluss sei entscheidend. Geschwindigkeitsreduzierung müsse mit einer Verstärkung des Geschwindigkeitsverlaufs über längere Strecken einhergehen. Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entstehen vor allem bei Beschleunigungsvorgängen. (...) Der Lärmaktionsplan solle die vom Rat beschlossenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung nicht konterkarieren. Daher sollten auch potentielle negative Auswirkung auf die Luftschadstoffbelastung bei den Einzelfallprüfungen berücksichtigt werden.</p> <p>Insbesondere sollen auch die Folgen auf die „Grüne Welle“ und auch etwaige Folgen auf den ÖPNV in berücksichtigt werden.</p> <p>Einzelfallprüfungen hinsichtlich der Umsetzbarkeit von nächtlichen Lkw-Fahrverboten an 5 Maßnahmenbereichen als Übernahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe: Die zum LAP 2. Stufe geäußerten Bedenken bestehen fort. In den Fällen, in denen sich nach erfolgter Einzelfallprüfung Lkw-Fahrverbote als unumgänglich erweisen, muss gewährleistet sein, dass Anliefer- und Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe und die Erreichbarkeit allgemein sichergestellt sind. [...]. Sollte ein Fahrverbot unumgänglich sein, sprechen wir uns dafür aus, die ansässigen Unternehmen in den Planungsprozess einzubeziehen.</p> <p>Prüfaufträge zur Straßenraumgestaltung an sieben Maßnahmenbereichen als Übernahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe sowie an fünf der acht neuen Maßnahmenbereiche: Straßenräumliche Maßnahmen wie z.B. veränderte Fahrbahnquerschnitte, Reduzierung von Fahrbahnen mit dem Ziel, den Abstand zur Bebauung zu vergrößern, führen in der Regel zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr Lärm- und Luftschadstoffemissionen.</p> <p>Umwandlung von Parkraum zugunsten von Schutzstreifen bzw. Unterbrechung der Parkstreifen im Zuge von Baumbepflanzung: mit Blick auf die Parkraumsituation wird darauf verwiesen, dass bei hohem Parkdruck und fehlenden Alternativen der Wegfall von Parkflächen den Parksuchverkehr erhöhen und sich insofern negativ auf die angestrebte Lärmmin-</p>	<p>30 km/h notwendig.</p> <p>Bei einer geringeren Geschwindigkeit und gleichzeitig gutem Verkehrsfluss können positive Synergien zur Luftschadstoffbelastung erzielt werden. Daher werden die Maßnahmen des Luftreinhalteplans nicht konterkariert.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan durchgeführte Prüfung von Tempo 30 befasste sich mit möglichen Folgen auf die LSA-Koordinierung sowie den ÖPNV.</p> <p>In den drei verbleibenden Tempo 30-Prüfschnitten sind insbesondere die ÖPNV-Belange (Möglichkeiten der Busbeschleunigung) noch zu prüfen.</p> <p>Die Lkw-Nachfahrverbote sind als Prüfaufträge aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe übernommen. Diese beinhalten immer auch Abstimmungsgespräche mit den jeweils ortsansässigen Unternehmen, die von dem Lkw-Nachfahrverbot betroffen sind.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan empfohlenen straßenräumlichen Maßnahmen beziehen sich überwiegend auf bereits vorhandene Planungen u.a. aus dem STEK (LAP 2. Stufe), Planungen zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs und aus dem Grünstrukturentwicklungskonzept. Sie weisen damit Synergien u.a. zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und dem Klimaschutz auf. Die pauschale Befürchtungen (Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr Lärm- und Luftschadstoffemissionen) können nicht geteilt werden. Eine Umverteilung der Verkehrsflächen wie dargestellt erfolgt immer unter Berücksichtigung der ver-</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		<p>Fahrbahnsanierungen</p>	<p>derung auswirken kann. Sofern im Rahmen von Straßenraumumgestaltungsmaßnahmen Parkflächen entfallen, sollten auch die Standortbelange der ansässigen Betriebe Berücksichtigung finden. Gerade in gewachsenen Versorgungslagen müssen die Andienungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und - soweit vorhanden - Kurzzeitparkplätze für Kunden erhalten bleiben. Es wird sich dafür ausgesprochen, die Betriebe in den Planungsprozess einzubinden und ggf. gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Es wird angeregt, vor Beginn der Maßnahmen mit anliegenden Handwerksbetrieben in Kontakt zu treten bzw. während der Arbeiten den Kontakt zu halten.</p> <p>Fahrbahnsanierungen (mit lärmminderndem Asphalt):</p> <p>Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt im Zuge des Straßenbauprogramms werden begrüßt. Die Erneuerung von Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt wird für besonders zielführend gehalten, da sie an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzt und über einen sehr hohen Wirkungsgrad verfügt.</p> <p>Mit Blick auf das Minderungspotential stelle der Einbau lärmmindernder Asphaltsschichten gegenüber Geschwindigkeitsreduzierungen ohnehin in der Regel die wirkungsvollere Variante dar. Es wird angeregt, der Erneuerung der Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt soweit als möglich Priorität einzuräumen.</p> <p>Die Wirkung von lärmmindernden Belägen bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h wird angezweifelt.</p> <p>Die Wirkung lärm mindernder Asphaltsschichten sinke, abhängig von ihrer jeweiligen Oberflächentextur, bei abnehmender Geschwindigkeit. „Aufgrund der Überlagerung von Motorengeräusch und Reifen-Fahrbahn-Geräusch wirken lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten ab Geschwindigkeiten > 30km/h. Bei Lkw dominiert das Antriebsgeräusch bis zu etwa 70 km/h.“ Auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h könne vor diesem Hintergrund dann weitgehend verzichtet werden.</p> <p>Die im LAP verwendete Quelle (Studie aus der Schweiz) wird nachgefragt, ebenso die in der Stadt Oberhausen zum Einsatz kommenden Beläge. Bei fehlender Übertragbarkeit sei der Hinweis auf die Schweizer Studie (und die sich daraus ergebende Schlussfolgerung hinsichtlich der Aufaddierung von Lärminderungswirkungen) zu streichen.</p>	<p>schiedenen Wirkungen auf die einzelnen Verkehrsträger.</p> <p>Diese werden auch bei den oben genannten Planungen, auf die sich der Lärmaktionsplan bezieht, beteiligt.</p> <p>Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt sind neben den akustischen Vorteilen auch wirtschaftlich dann sinnvoll, wenn die Fahrbahnen Erneuerungsbedarf aufweisen. Im Zuge des Straßenbauprogramms werden dann lärmmindernde Asphalte eingebaut. Die Stadt Oberhausen verwendet hier den SMA 5S LA (lärmarmes Splittmastixasphalt).</p> <p>In Straßen ohne Erneuerungsbedarf ist eine Fahrbahnsanierung keine Option. In diesen Straßen sind andere Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Die Wirkung von lärmmindernden Asphalten auch bei Tempo 30 ist in folgender Studie beschrieben: Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmaßnahme, in: Lärmbekämpfung Bd. 11 (2016) Nr. 2 – März. Auch in der aktuellen Berechnungsvorschrift (RLS-19) wird bei Abschlügen aufgrund lärmarmen Fahrbahnoberflächen nur zwischen 60 km/h und darunter oder > 60 km/h unterscheiden. Tempo 30 und Tempo 50 sind hier gleichgesetzt. Auch das Zitat aus dem Arbeitspapier Straßenbautechnik "Leitfaden für die Planung, den Bau und die Bauliche Erhaltung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten in Berlin" sagt nicht aus, dass lärmmindernde Beläge erst ab 50 km/h wirken, sondern ab > 30 km/h.</p> <p>Die Schlussfolgerungen im Lärmaktionsplan sind daher weiterhin gültig.</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		<p>Verkehrsflüssigkeit</p> <p>Passiver Schallschutz</p>	<p>Sofern keine Gründe der Verkehrssicherheit dem entgegenstehen, sei bei bereits erfolgter Deckschichterneuerung mit lärm minderndem Asphalt dann ggf. auch eine Rücknahme der Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht zu ziehen.</p> <p>Weitere Anregungen</p> <p>Ausschöpfen von Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung</p> <p>Generell werden Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung für besonders zielführend gehalten. Sie setzen bereits an der Entstehungsquelle der Belastung an und reduzieren darüber hinaus schädliche Luftemissionen. Der zügige Zu-, Ab- und Durchfluss der Straßenverkehre reduziere die Häufigkeit lärmintensiver Brems- und Beschleunigungsvorgänge und bewirke eine Lärminderung von bis zu 3 dB(A). Wir regen an, diesen Bereich noch einmal auf weitere potentielle Maßnahmen zu prüfen und das breite Spektrum verkehrsverflüssigender Maßnahmen voll auszuschöpfen.</p> <p>Passiver Schallschutz an Wohngebäuden (ggf. in Kombination mit energetischer Sanierung) Auflage eines Lärmschutzfensterprogramms.</p> <p>Nach vorliegenden Informationen gewährt die KfW-Bank Zuschüsse für den Einbau mehrfachverglaster Fenster (https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestandsimmobilien/EnergieeffizientSanieren/Fenster/). Neben einem erhöhten Schallschutz ergeben sich durch den Einbau auch positive Synergien mit Blick auf die Energieeffizienz. Die Stadt Oberhausen könnte Betroffene mit Informationen und Beratungen unterstützen. Auf diesem Feld werden auch Kooperationsmöglichkeiten mit dem örtlichen Handwerk gesehen. Es wird angeregt, das Gespräch mit der Innung zu suchen. Das Handwerk kann mit kompetenter fachlicher Beratung, Produkten und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag zum privaten Lärmschutz leisten. Es wird angeregt, den Hinweis auf das KfW-Förderprogramm in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Darüber hinaus wird angeregt, die Auflage eines Lärmschutzfensterprogramms zu prüfen, um an besonders belasteten Straßen die Lärmbelastung zu reduzieren.</p>	<p>Eine Rücknahme der Geschwindigkeitsreduzierung bei einer erfolgten Deckschichterneuerung mit lärm minderndem Asphalt ist nur in Erwägung zu ziehen, wenn allein durch die Deckschichterneuerung die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung unterschritten werden und keine weiteren Belange für die Tempo 30-Regelung sprechen.</p> <p>Die Möglichkeit der Verkehrsverflüssigung wird bereits bei den bestehenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans mit berücksichtigt. Für die Lärminderung besonders zielführend ist ein langsamer und stetiger Verkehr. Mit der Verkehrsverstärkung können insbesondere Pegelspitzen reduziert werden. Ein rechnerischer Einfluss auf die Lärmbelastungssituation besteht nicht.</p> <p>Passiver Schallschutz an Wohngebäuden ist im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie eine nachrangige Maßnahme, da Ziel die Reduzierung des Außenlärms ist. Zu gesunden Wohnbedingungen gehört auch ein ruhiges Wohnumfeld. Passiver Schallschutz senkt die Lärmbelastung nicht.</p> <p>Im Lärmaktionsplan 2. Stufe wird im Zuge der strategischen Ansätze empfohlen, dass die Stadt Oberhausen Betroffene mit Informationen und Beratungen zum passiven Lärmschutz unterstützt. Diese Empfehlung gilt weiterhin.</p> <p>Im Zuge der Aktualisierung wurde das Thema nicht aufgegriffen, da es keine neuen Sachstände gab.</p> <p>Auf der Grundlage der derzeitigen Haushaltssituation ist der Stadt Oberhausen die Auflage eines freiwilligen Förderprogramms für Zuwendungen zu den Kosten von baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen zu empfehlen.</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Aktualisierung ruhiger Gebiete	<p>tung zu senken. Einige Kommunen unseres Regierungsbezirks wie z.B. Mönchengladbach haben diesen Weg bereits vor einigen Jahren beschritten.</p> <p>Zu Kap. 7.4 Aktualisierung der ruhigen Gebiete in Oberhausen (S.76ff)</p> <p>Mit der Ausweisung von ruhigen Gebieten werden Flächen festgelegt, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind. In der Folge stellen ruhige Gebiete in allen relevanten Planungen einen zu berücksichtigenden Belang dar.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch die Ausweisung von ruhigen Gebieten keine Einschränkung der Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten unserer Mitgliedsbetriebe ergeben dürfen.</p>	<p>nahmen nicht möglich. Die Möglichkeit der Auflage eines Förderprogramms wird in der Zukunft geprüft und bei einer Änderung der Voraussetzungen eine Umsetzung nicht ausgeschlossen.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan der 2. Stufe ausgewiesenen ruhigen Gebiete (die in der 3. Runde nach akustischen Kriterien überprüft wurden), liegen auf unbebauten Flächen bzw. auf Flächen, die entsprechend STEK nicht für eine Bebauung oder gewerbliche Nutzung vorgesehen sind, z.B. Flächen für Wald, für die Landwirtschaft, Grünflächen und Grünanlagen.</p> <p>Sollte eine Nutzungsänderung angestrebt werden, so ist – neben weiteren Belangen – auch der Schutz ausgewiesener ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.</p>
6	13.12.2021 Eisenbahn-Bundesamt	Informationen und Grundsätze Voraussetzungen zur Lärmsanierung	<p>Im Rahmen der Mitwirkung in Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange dar. Im Rahmen des Verfahrens werden Informationen und Materialien zur Verfügung gestellt.</p> <p>Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes: Kartenmaterial für den Ballungsraum Oberhausen. Aus diesen können Lärmschwerpunkte identifiziert werden.</p> <p>Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der</p>	Die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Informationen sind in den Lärmaktionsplan aufgenommen worden.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		<p>Lärmsanierung im Ballungsraum Oberhausen</p> <p>Anmerkungen Entwurf LAP 3. Runde</p>	<p>Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, zum Beispiel die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutz-fenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümerinnen bzw. -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben. Im Ballungsraum Oberhausen sind Lärmsanierungsmaßnahmen bereits fertiggestellt und noch in Bearbeitung bzw. Planung (Stand: Dezember 2021).</p> <p>Aufgrund einer erneuten Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung zum 1. Januar 2021 wird der Bedarf an Schallschutz im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms neu berechnet. Dabei werden bundesweit alle Streckenabschnitte an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes betrachtet – auch diese, welche bereits bearbeitet oder saniert wurden. Die Ergebnisse der Neuberechnung werden als Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung veröffentlicht.</p> <p>Vergleich der „Betroffenheitsstatistiken“ der Lärmkartierungen an Schienenwegen der Runde 3 mit den Ergebnissen der Stufe 2: Der Vergleich ermöglicht nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die maßgeblichen Ursachen der Unterschiede. Durch die Verwendung aktualisierter und zum Teil anderer Eingangsdaten sowie auch die qualitative Veränderung eingesetzter Daten und Prozesse wird die Isolation einzelner Faktoren, die zu einer Lärmsituation beitragen, erschwert.</p> <p>Hinweis auf die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung in Kap. 4.1.4: bei der angesprochenen Neuberechnung des Bedarfs an Lärmsanierung wurden sämtliche Strecken im Verantwortungsbereich der DB Netz AG berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Bedarf an Lärmsanierung erneut berechnet, da zum 1. Januar 2022 der Auslösewert für die Lärmsanierung auf 54 dB(A) reduziert wird. Erneut werden dabei alle Strecken berücksichtigt – auch Abschnitte, die bereits lärmsaniert wurden.</p> <p>Aktuelle Übersicht der geplanten Schallschutzwände in Oberhausen (Stand Dez. 21).</p> <p>Kapitel 7 „Ruhige Gebiete“: Berücksichtigung der möglichen Beeinträch-</p>	<p>Die Anmerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans 3. Runde sind in der Überarbeitung des Entwurfs berücksichtigt.</p> <p>Die aktuelle Übersicht der geplanten Schallschutzwände ist in den Lärmaktionsplan übernommen</p> <p>Der Abgrenzung der ruhigen Gebiete liegt eine Gesamtlärmbetrachtung zugrunde, die auch den</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			tigung durch Schienenverkehrslärm erforderlich.	Schienenverkehrslärm beinhaltet.
7	13.12.2021 Industrie- und Handelskammer zu Essen	Lkw-Nachtfahrverbot Relativ ruhige Gebiete	<p>Eingriffe in die Straßeninfrastruktur wie z.B. Fahrspurreduzierungen für den MIV sowie Lkw-Fahrverbote sind möglichst zu vermeiden und können nur das äußerste Mittel darstellen, falls anderweitige Maßnahmen nachweislich keine Wirkung zeigen.</p> <p>Grundsätzlich ist bei den Maßnahmensteckbriefen zu beachten, dass solitäre Straßenabschnitte nicht gänzlich losgelöst vom Gesamtnetz zu sehen sind. So kann ein Lkw-Fahrverbot im weiteren Umfeld beispielsweise zu einer erheblich verschlechterten Andienung von Lebensmittelmärkten - vor allem in den frühen Morgenstunden - führen.</p> <p>Das im Maßnahmensteckbrief Nr. 6 aufgeführte Lkw-Nachtfahrverbot kann zu einer erheblichen Beeinträchtigung des angrenzenden Unternehmens führen und erscheint wegen der geringen Zahl der betroffenen Anwohner zu drastisch. Enge Abstimmung mit dem Unternehmen zur Suche nach milderem, geeigneten Maßnahmen gewünscht.</p> <p>Im direkten Umfeld von Gewerbestandorten wirkt die neue Kategorie der relativ ruhigen Gebiete wie eine heranrückende schutzwürdige Nutzung. Diese kann betreffende Unternehmen – auch die IED-Anlagen – in ihren Betriebsabläufen einschränken, vor allem bei Erweiterungsabsichten oder der Umstellung von Produktionsmitteln und -abläufen. Auch die Neuansiedlung von Unternehmen darf durch die Ausweisung relativ ruhiger Gebiete nicht erschwert werden. Der Verzicht auf die Ausweisung derartiger Gebiete im Umfeld von Gewerbestandorten wird angeregt.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan hat zum Ziel, die Bevölkerung Oberhausens vor gesundheitsschädlichen Lärmeinwirkungen zu schützen.</p> <p>Hierzu wird für jeden Maßnahmenbereich geprüft, welche Maßnahmen erforderlich und geeignet sind. Dies erfolgt in Abstimmung mit allen relevanten Fachämtern und unter Berücksichtigung des Netzzusammenhangs.</p> <p>Der Prüfauftrag eines Lkw-Nachtfahrverbotes ist die Fortschreibung einer Maßnahme aus dem 2. Lärmaktionsplan. Dieser beinhaltet eine enge Abstimmung mit den ansässigen Unternehmen.</p> <p>Die ruhigen Gebiete sind eine Fortschreibung aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe. Neu sind einige Gewerbestandorte, da die IED-Anlagen einen größeren Umfang haben als die im 2. LAP berücksichtigten Gewerbestandorte. Die relativ ruhigen Gebiete sind noch nicht abschließend festgesetzt, sondern als Prüfaufträge formuliert: die aktualisierten Flächen sollen nach noch festzulegenden Kriterien im Hinblick auf ihre Eignung zur Festsetzung als relativ ruhiges Gebiet geprüft werden. Hierbei werden dann auch die Anforderungen von Gewerbestandorten in der Umgebung berücksichtigt .</p>
8	14.12.2021 STOAG	Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busverkehr	<p>Der Öffentliche Personennahverkehr verbindet viele Menschen in der Stadt Oberhausen. Diese Menschen möglichst schnell an Ihr Ziel zu bringen ist die oberste Aufgabe. Gerade durch ein attraktives Angebot mit schnellen Verbindungen ist es möglich, eine Alternative zum Individualverkehr zu bieten und möglichst viele Menschen zu einem ökologischen Verhalten zu bewegen.</p> <p>Die unten beschriebenen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms und die damit in Verbindung stehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen können Auswirkungen auf den Betrieb, auf die Fahrzeit sowie die generelle</p>	<p>Ziel auch des Lärmaktionsplans ist ein attraktiver ÖPNV, der als Alternative zum motorisierten Individual einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige und leise Mobilität in Oberhausen leisten kann. Die Reisegeschwindigkeit hat dabei eine hohe Bedeutung, diese wird durch Änderungen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beeinflusst.</p> <p>Die Bedeutung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Straßenabschnitt für eine attraktive Reisezeit</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		<p>Tempo 30 in der Helmholtzstraße (MB 13)</p> <p>Tempo 30 in der Friedrich-Karl-Str., Marktstraße bis Concordiastraße (MB 29)</p>	<p>Attraktivität des ÖPNV in einer Stadt haben.</p> <p>Durch eine Stunde mehr Fahrtzeit entstehen rechnerisch ungefähr 58€ zusätzliche Kosten, ohne etwaige Sprungkosten durch Fahrplan-Zugabe voller Minuten oder durch ggf. notwendiger zusätzlicher Kurse. Dies entspricht ungefähr 1 € (0,967€) pro zusätzlicher Minute.</p> <p>Auf dem Abschnitt Helmholtzstraße, Havensteinstraße bis Mühlheimer Straße befindet sich keine Haltestelle, jedoch wird dieser Abschnitt von der Linie 122 befahren. Es ist der Weg vom Hauptbahnhof zur Endhaltestelle „City Forum“. Bei Streckenlänge von 605 Meter, bedeutet dies eine Verlustzeit von 29 Sekunden pro Fahrt.</p> <p>Da nur volle Fahrplanminuten umgesetzt werden können, würden Kosten in Höhe von 89€ je Werktag entstehen (ohne etwaige Sprungkosten). Es wäre anzuraten zu prüfen, in wie weit die bei Umsetzung der Maßnahme notwendige zusätzliche Fahrtzeit auf den betroffenen Linien durch Beschleunigungsmaßnahmen im (gesamten) Linienvorlauf wieder ausgeglichen werden kann. Aktuell erfolgt unserer Information nach die LSA-Beschleunigung nur relativ moderat, hier wäre zu prüfen, in wie weit hier noch Fahrtzeit-Potentiale zu heben sind. Leider verkehrt die 122 jedoch nur auf einem relativ kleinen Stück auf Oberhausener Gebiet und ist hier doppelt von Maßnahmen betroffen.</p> <p>Bei der beschriebenen Maßnahme handelt es sich um einen Abschnitt, welcher von den Linien 122 und 957 passiert wird. In diesem Bereich gibt es keine Haltestellen, weshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung von den bisherigen 50 km/h auf 30 km/h besonders große Auswirkungen hat. Dies bedeutet, dass die Geschwindigkeitsreduzierung gänzlich auf den 438 m erfolgen muss und nicht durch einen regulären Halt in ihrer Wirkung auf die Fahrtzeit abgemildert wird. Auf beiden Linien könnte in Folge dessen der aktuelle Fahrplan nicht eingehalten werden und es müsste zusätzliche Fahrtzeit einkalkuliert werden. Durch die unmittelbare Nähe des Oberhausener Hauptbahnhofs haben beide Linien ein hohes Fahrgastaufkommen auf diesem Abschnitt. Die beiden Linien 957 und 122 verkehren jeweils im 20 Minuten Takt weshalb insgesamt 12 Fahrten in der Stunde betroffen wären.</p> <p>Bei einer Strecke von 438m würde eine zusätzliche Fahrtzeit von mehr als 20 Sekunden pro Fahrt auftreten, rechnerisch wäre das pro Stunde eine zusätzliche Fahrtzeit auf beiden Linien von mehr als 3,5 min. Da im Fahrplan jedoch nur mit vollen Minuten gearbeitet werden kann und die</p>	<p>hängt von verschiedenen Faktoren ab – unter anderem auch von einer möglichen Bevorrechtigung des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr und der damit verbundenen Beschleunigung.</p> <p>Die zwei neuen Prüfempfehlungen zu Tempo 30 im Lärmaktionsplan der 3. Runde beinhalten jeweils eine Busbeschleunigung zur Kompensation von Fahrtzeitverlusten als Voraussetzung zur Anordnung von Tempo 30.</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			<p>Fahrtzeit heute bereits relativ knapp ist, wäre eine Fahrtzeitzugabe von +1 Minute je Fahrt notwendig. Ob Sprungkosten durch den Einsatz eines zusätzlichen Kurses entstehen könnten müsste separat geprüft werden. Ohne zusätzlichen Kurs wären die entstehenden Kosten bei ca. 12 € pro Stunde anzusetzen. Die Linie 122 bildet auf diesem Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof Oberhausen und der Bushaltestelle Hauskampstraße/BF Styrum einen direkten Zugang zum Schienenpersonennahverkehr und wird von vielen Fahrgästen als Zubringer genutzt, weshalb eventuelle Umstiege bei der Planung berücksichtigt werden müssen (ggf. neben der höheren Fahrtzeit auch eine Verschlechterung der Anschlußsicherheit). Eine alternative Sanierung der Fahrbahn mit lärmminderndem Belag würden wir zum Abwenden unserer o. g. betrieblichen Folgen begrüßen. Aus unserer Sicht wäre es anzuraten zu prüfen, in wie weit die bei Umsetzung der Maßnahme notwendige zusätzliche Fahrtzeit auf den betroffenen Linien durch Beschleunigungsmaßnahmen im (gesamten) Linienverlauf wieder ausgeglichen werden kann. Aktuell erfolgt unserer Information nach die LSA-Beschleunigung nur relativ moderat, hier wäre zu prüfen, in wie weit hier noch Fahrtzeit-Potentiale zu heben sind. Leider verkehrt die 122 jedoch nur auf einem relativ kleinen Stück auf Oberhausener Gebiet und ist hier durch beide Maßnahmen (MB13 und MB29) betroffen.</p> <p>Etwaige Kosten durch die o.g. LSA-Anpassungen, bzw. bei anderen Bus-Beschleunigungs-Maßnahmen durch bauliche Maßnahmen wie der Bau von Busschleusen, Buskaps oder Busspuren etc. könnten nicht durch die STOAG finanziert werden (gilt für alle LAP-Maßnahmen).</p>	
9	14.12.2021 Stadt Duisburg		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen
10	15.12.2021 Deutsche Bahn AG über Eisenbahnbundesamt	Schallschutz an der Strecke Oberhausen- Emmerich Möglicher Schallschutz an der Strecke	<p>Die DB Netz AG weist zusätzlich zu den im LAP genannten Lärmsanierungsmaßnahmen auf den Schallschutz hin, der im Rahmen des Ausbaus der Strecke Oberhausen-Emmerich errichtet werden soll.</p> <p>Noch nicht benannt werden kann hingegen möglicher Lärmschutz an der Strecke 2271 zwischen Oberhausen und Walsum. Die Planungen dazu sind noch nicht ausreichend, um abzuschätzen, ob es zu lärmrelevanten</p>	Hinweis auf Lärmschutz im Rahmen des Ausbaus der Strecke Oberhausen-Emmerich ist in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Zur Kenntnis genommen

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		2271 Anmerkungen Entwurf/ Be- grifflichkeiten LAP III	<p>Mehrverkehr bei der Wiederaufnahme von Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke kommt.</p> <p>Hinweise zum Entwurf des LAP:</p> <p>Bei den im Rahmen der Lärmsanierung geplanten Lärmschutzwänden soll auf den Planungsstand (Stand: November 2021) hingewiesen werden. Insbesondere für Oberhausen 2 und 3 ist nicht gesichert, ob sich die Lärmschutzwände in dem dargestellten Umfang realisieren lassen, da hier weiterhin planerische, baulogistische und finanzielle Herausforderungen bestehen, die zum Entfall bzw. Einkürzen von Wänden führen können.</p> <p>Die Wand 19 entfällt aus baulichen Gründen.</p> <p>Das Baujahr der Wand 9.2 sollte auf 2025 angepasst werden.</p> <p>Es wird empfohlen, die Begrifflichkeiten im Text zu überprüfen: Die „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist ein freiwilliges Programm des Bundes. Die DB Netz AG ist für die Umsetzung des Programms verantwortlich.“.</p>	Die Hinweise sind in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.
11	17.12.2021 Die Autobahn GmbH	Geplante Maßnahmen an Maßnah- menbereichen der BAB	<p>Hinweise zu den Maßnahmenbereichen Nr. 19, Nr. 32 und Nr. 33: Der Maßnahmenbereich Nr. 19 (A2) ist Maßnahme der Außenstelle Essen und umfasst das Projekt „Um- und Ausbau des AK Oberhausen“. Die im Lärmaktionsplan gemachten Angaben wurden von unserem Projektverantwortlichen als richtig eingestuft.</p> <p>Die Maßnahmenbereiche Nr. 32 und Nr. 33 der A42 sind Maßnahme der Außenstelle Krefeld. Nach der entsprechenden Stellungnahme vom 17.12. der Außenstelle Krefeld gibt es keine neuen Erkenntnisse zu den Planungen.</p> <p>Informationen zu weiteren Planungen: <u>BAB 3</u> (Dinslaken-Nord – AK Duisburg Kaiserberg) km 58,9 – km 77,0</p> <ul style="list-style-type: none"> - AS Dinslaken-Nord bis AS Dinslaken-Süd: mittel- bis langfristig 6-streifiger Ausbau vorgesehen. Eine aktuelle Planung findet zurzeit noch nicht statt. - AS Dinslaken-Süd bis AK Oberhausen / Weseler Straße : Teil des Um- und Ausbaus des AK Oberhausen. Erweiterung auf beiden Seiten um einen Verflechtungsstreifen (AS Dinslaken-Süd bis AK OB). Lärmmin-dernder Fahrbahnbelag mit -5 dB(A) vorgesehen. LSW auf beiden Seiten 	Zur Kenntnis genommen.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			<p>der A3 in vielen Bereichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weseler Straße bis AS OB-Holten: mittel- bis langfristig 8-streifiger Ausbau. Eine aktuelle Planung findet zurzeit noch nicht statt. - AS OB-Holten bis AK OB-West: mittel- bis langfristig 8-streifiger Ausbau. Eine aktuelle Planung findet zurzeit noch nicht statt - AK OB-West bis AK Kaiserberg: 8-streifiger Ausbau. Derzeitiger Planungsstand: Voruntersuchung. Konkrete Aussagen zu Lärmschutzmaßnahmen erst in der folgenden Planungsphase des Vorentwurfs. <p><u>BAB 40</u> (AK Duisburg Kaiserberg – Mülheim an der Ruhr-Winkhausen) km 42,6 – km 51,8</p> <p>Zwischen Anschlussstelle Duisburg-Kaiserberg und Essen-Frohnhausen 6-streifiger Ausbau. Fahrbahnquerschnitt einheitlich 3 Fahrstreifen plus Standstreifen je Fahrtrichtung. Projekt ist in 3 Abschnitte untergliedert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erster Abschnitt von AS Duisburg-Kaiserberg bis AS Mülheim-Dümpten befindet sich in der Genehmigungsplanung. Das Planfeststellungsverfahren beginnt voraussichtlich im Frühjahr 2022. - Zweiter Abschnitt von der AS Mülheim-Dümpten bis Mülheim-Heißen und dritter Abschnitt von der AS Mülheim-Heißen bis zur AS Essen-Frohnhausen befinden sich in der Vorentwurfsphase. <p>Neben dem Ausbau des Fahrbahnquerschnittes werden auch Maßnahmen an den Bauwerken (Brücken, Stützwände etc.) sowie den Lärmschutzwänden durchgeführt. Im Rahmen der Lärmvorsorge wird der aktive Lärmschutz in Form von neuen Lärmschutzwänden geplant. Die bestehenden Lärmschutzwände werden (teilweise höher) neu errichtet und es werden an vielen Stellen, wo heute keine Lärmschutzwände stehen, Lärmschutzwände errichtet werden.</p> <p>Auch nach dem Ausbau wird der besonders lärmreduzierende offenporige Asphalt (OPA) einbaut. Aus diesen Gründen wird sich die Lärmsituation für die Anwohner an der BAB 40 deutlich verbessern.</p> <p><u>BAB 59</u> (Dinslaken-Hiesfeld – Duisburg-Fahrn) km 2,7 – km 6,2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereich zwischen AS Dinslaken-Hiesfeld und AS Duisburg-Walsum: keine Erhaltungsmaßnahme geplant. - Bereich zwischen der AS Duisburg Alt-Hamborn und nördlich AS Duis- 	

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			<p>burg Walsum: Erhaltung der Strecke mit einer Länge von 4,560 km (Betr.-km 8,700 bis 4,140) vorgesehen. Grundlegende Erneuerung des Straßenoberbaus mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag. Erneuerung sämtlicher Entwässerungsanlagen und der gesamten Straßenausstattung inklusive der Beschilderung.</p> <p>- Bauwerke im Bereich der AS Duisburg Marxloh (Brückenhauptbauwerk und der Überflieger Rampe Süd-West) bleiben nach bisherigem Planungsstand erhalten und werden saniert. Im Zuge der Baumaßnahme Instandsetzung von ca. 10.500 qm und Neubau von ca. 600 qm Lärmschutzwänden.</p> <p>- Umsetzung der Erhaltungsmaßnahme ab 2023 geplant.</p> <p><u>BAB 516</u> (AK Oberhausen – Oberhausen-Eisenheim) km 0,0 – km 5,1</p> <p>- Erhaltungsentwurf für den gesamten Streckenabschnitt wird durchgeführt. Erhaltungsentwurf derzeit in Bearbeitung und Abstimmung. Danach können Aussagen zum Umfang von Lärmschutzmaßnahmen gemacht werden.</p>	
12	14.12.2021 Stadt Dinslaken	Hinweise zu Ruhigen Gebiete Planungen und Maßnahmen der Stadt	<p>Keine Bedenken</p> <p>Die ruhigen Gebiete 1 und 2 werden in Dinslaken nicht als solche fortgeführt, da in Dinslaken hier angrenzend landwirtschaftlich genutzte Flächen vorliegen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Dinslaken grundsätzlich nicht weiter bzgl. einer Ausweisung als ruhige Gebiete betrachtet wurden.</p> <p>Das Oberhausener Gebiet 18 ist über die Mittelinsel der Brinkstraße mit dem relativ ruhigen Gebiet Hühnerheide verknüpft (über die Straße „Hühnerheide“), wodurch ein Mehrwert für Bewohner*innen beider Städte entsteht. Zudem könnten die Randflächen auf dem Dinslakener Stadtgebiet im Zusammenhang mit dem Oberhausener Gebiet 18 ebenfalls als relativ ruhiges Gebiet ausgewiesen werden (das Dinslakener Gebiet alleine erfüllt nicht die hier genutzten Anforderungen an eine Mindestgröße), was im Lärmaktionsplan der Stadt Dinslaken in der 4. Runde Berücksichtigung finden soll.</p> <p>Nach dem jetzigen Stand weist die Stadt Dinslaken auf folgende Planungen und Maßnahmen hin, die sich auf die Lärmsituation in Oberhausen auswirken könnten:</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Dinslaken	<p>Regionaler Kooperationsstandort Barmingholten (Bereich Brinkstraße / beidseitig Holtener Straße): Der sachliche Teilregionalplan stellt den genannten Bereich als "GIB für zweckgebundene Nutzungen Regionale Kooperationsstandorte" dar. Es liegt ein politischer Beschluss vor, der besagt, dass die Stadt Dinslaken für die voraussichtliche Dauer des Geltungszeitraumes des Regionalplanes Ruhr kein Bauleitplanverfahren zur Entwicklung des Kooperationsstandortes in Barmingholten eröffnen wird (Vorlagen 106/2020 und 107/2020). Ob es in diesem Bereich zu einer Entwicklung kommen wird kann ebenso wie die zeitliche Abwicklung aktuell nicht beurteilt werden.</p> <p>Gewerbliche Entwicklung nördlich Brinkstraße: Ergänzend zum Regionalen Kooperationsstandort (s.o.) wird die Entwicklung von wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen (aus dem kommunalen Bedarf) im Bereich Brinkstraße / Holtener Straße / Landwehrstraße in einer Größenordnung von etwa 10 ha geprüft. Die Entscheidung über die Entwicklung ist abhängig von den Ergebnissen des in Aufstellung befindlichen Masterplans Grün. Ob es in diesem Bereich zu einer Entwicklung kommen wird kann ebenso wie die zeitliche Abwicklung aktuell nicht beurteilt werden.</p> <p>Wohnbauflächenpotenzial Sterkrader Straße: An der Sterkrader Straße befindet sich eine im Handlungskonzept Wohnen der Stadt Dinslaken ausgewiesene Wohnbaupotenzialfläche mit einer Größe von etwa 11 ha (Entwicklung von max. 195 neuen Wohneinheiten). Es handelt sich um ein langfristiges Entwicklungspotenzial. Die Entwicklung ist frühestens ab 2030 vor-gesehen. Weitere Informationen können der Kurzfassung des Handlungskonzeptes Wohnen entnommen werden (siehe unter https://www.dinslaken.de/c12573a70061a420/files/bro-schuere_wohnen-in-dinslaken-2030.pdf/\$file/broschuere_wohnen-in-dinslaken-2030.pdf?openelement).</p> <p>Die Stadt Dinslaken steht einem interkommunalen Austausch über ange-dachte Planungen sowie die Lärmaktionsplanung im Speziellen grund-sätzlich positiv gegenüber.</p>	