





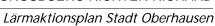
im Auftrag der

Stadt Oberhausen

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard Hilde Richter-Richard Karin Schultz Andreas Sommer





INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung nach Richtlinie 2002/49/EG, Anhang V (EG-Umgebungslärmrichtlinie)

A ANI ASS UND VORGER	
	4 F I/I /

1.	Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans
2.	Planungsstrategie
3.	Lärmminderung durch leise Fahrweise
B.	LÄRMAKTIONSPLAN
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen 6 1.1 Ballungsraum 6 1.2 Straßen-, Schienen- und Flugverkehr 6
2.	Zuständige Behörde
3.	Der rechtliche Hintergrund
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten165.1 Straßenverkehr165.2 Schienenverkehr205.3 Belastungsachsen23
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung 8.1 Belastungsschwerpunkte Straßen 8.1.1 Schadstoffimmissionen und Lärmminderungskonzepte 8.1.2 Lärmminderungsmaßnahmen 8.1.3 Verkehrsrechtliche Maßnahmen 8.1.4 Förderung des Umweltverbundes 8.1.5 Maßnahmen im Städtebau 8.2 Belastungsschwerpunkte Bahnstrecke 35
•	
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
	Fernewaldstraße (L 21) 40 9.2.2 Osterfelder Straße (L 450)/Bottroper Straße 53 9.2.3 Achse Buschhausener Straße - Ebertstraße (L 215) 57 9.2.4 Achse Essener Straße (B 231) - Duisburger Straße 62 9.2.5 Achse Mülheimer Straße (B 223) 78 9.2.6 Danziger Straße (L 215) 88 9.2.7 Dorstener Straße (L 623) 90 9.2.8 Friesenstraße (L 215) 96





	9.4	gg	103 107 110
10.	10.1	Minderung von Straßenverkehrslärm	114 114 117
11.	Finanz	ielle Informationen	119
12.		nte Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und gebnisse des Aktionsplans	123
13.	13.1 13.2	werte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen Rahmenbedingungen der Rechenmodelle Abschätzung der Reduzierung 13.2.1 Lärmaktionsplan Oberhausen - Maßnahmen und ihre Wirkung im Überblick 13.2.2 Abschätzung der Reduzierung der Zahl der Betroffenen in der Stadt Oberhausen	125 125
C.	INFOI	RMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	136
Anla	gen		
Anla	•	nverzeichnis	
	Quelle	nverzeichnis ungen aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger und Träger öffentlicher Belar	
I	Quelle Anrego Abwäg		
I II	Quelle Anrego Abwäg (Bürge	ungen aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger und Träger öffentlicher Belar gung der Bedenken und Anregungen aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung	
 	Quelle Anrego Abwäg (Bürge Ratsbe	ungen aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger und Träger öffentlicher Belar gung der Bedenken und Anregungen aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung er und Träger öffentlicher Belange) eschluss der Stadt Oberhausen - Auszug aus der Niederschrift vom 03.05.2010 eschluss der Stadt Oberhausen - Veröffentlichung aus dem Amtsblatt v	nge)

VII

Wirkung von Lärmminderungsmaßnahmen





VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

5.1.1	L _{den} Straße	
5.1.2	L _{night} Straße	. 19
5.2.1	L _{den} Schiene	. 21
5.2.2	L _{night} Schiene	
5.3.1	Zu untersuchende Straßenabschnitte	
5.3.2	Belastungsräume und Achsen	
9.2.1a	Höhenweg	43
9.2.1b	Hartmannstraße	
9.2.1c	Hartmannstraße	
9.2.1c 9.2.1d		
	Fernewaldstraße	
9.2.2	Osterfelder Straße	
9.2.3	Buschhausener Straße/ Ebertstraße	
9.2.4a	Änderung der Markierung Knotenpunkt Essener Straße/ Hausmannsfeld	
9.2.4b	Essener Straße	
9.2.4c	Duisburger Straße	
9.2.4d	Duisburger Straße	
9.2.4e	Obermeidericher Straße	
9.2.5a	Mülheimer Straße	. 82
9.2.5b	Mülheimer Straße	. 87
9.2.7a	Dorstener Straße	. 92
9.2.7b	Dorstener Straße	. 95
9.2.8	Friesenstraße	. 98
9.2.9	Mellinghofer Straße	101
9.4.1	Ruhige Gebiete in NRW (Quelle: LANUV)	
9.4.2	Stadtübergreifende Ruhige Gebiete Duisburg/ Oberhausen	
9.5.1	Geplante Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken	
13.2.2.1	L _{den} Straße nach Maßnahmenumsetzung	134
13.2.2.2	L _{night} Straße nach Maßnahmenumsetzung	
VERZEICH	HNIS DER TABELLEN	
3.1	Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night}	. 13
6.1	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde	. 26
6.2	Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der	
	Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet	. 26
6.3	Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die innerhalb der	
	Isophonen-Bänder gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BlmSchV liegen	. 26
6.4	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde	
6.5	Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der	
	Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet	. 27
6.6	Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die innerhalb der	/
	Isophonen-Bänder gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BImSchV liegen	. 27
	Danier genias 3 17 aus. 1711. 1 del 3 1. Dinibent negeli	,
11.1	Kosten des Lärmaktionsplans für die Stadt Oberhausen	119
13.2.1.2	Maßnahmen der Lärmberechnung	128



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

13.2.2.1	Angaben über die geschätzte Zahl der Betroffenen nach Umsetzung lärmminderr der Maßnahmen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß
	§ 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BlmSchV liegen
13.2.2.2	Veränderung der Betroffenheit in % durch die Umsetzung
	des Lärmaktionsplans

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

BAB Bundesautobahn

BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV Bundes-Immissionsschutzverordnung

BMVBS Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge

EBA Eisenbahnbundesamt

EEV Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (bezeichnet den gegenwärtig

anspruchvollsten europäischen Abgasstandard)

IVU-Anlagen Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Vermin-

derung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige

Gewerbe- und Industriebetriebe)

LANUV Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW

LAP Lärmaktionsplan

L_denTag-Abend-Nacht-LärmindexL_nightMittelungspegel Nacht (22-6 h)LSALichtsignalanlage (Ampel)MIVMotorisierter Individualverkehr

MUNLV Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucher-

schutz NRW

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

PKZ Prioritätenkennziffer

PM10 Feinstaub (Partikel mit einem Durchmesser $<10 \mu m$)

RLS 90 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (aus dem Jahr 1990)

StVO Straßenverkehrsordnung

VBEB Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch

Umgebungslärm

VBUS Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUSch Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwe-

gen

VLärmSchRL-97 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes

VRR AÖR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Anstalt öffentlichen Rechts)

A. ANLASS UND VORGEHENSWEISE

Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) [1] in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. [2] Zunächst sind in einer ersten Stufe (bis 18. Juli 2008) alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr sowie Ballungsräume ab 250.000 Einwohner zu berücksichtigen. In der zweiten Stufe ist ein Lärmaktionsplan für alle Straßenzüge mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr sowie alle Ballungsräume ab 100.000 Einwohner bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen.

Der Lärmaktionsplan muss den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (EG-Umgebungslärmrichtlinie) entsprechen. Der Lärmaktionsplan stellt Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm vor.

Mit 213.249 Einwohnern (31. Dezember 2009) ist Oberhausen erst ab der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie als Ballungsraum nach § 47b BImSchG zu betrachten, da sich die Ballungsräume in Nordrhein-Westfalen über die Einwohnerzahl der Gemeinden definieren. In der ersten Stufe ist für Oberhausen die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für alle Straßen >16.400 Kfz/Tag und alle Schienenstrecken mit mehr als 60.000 Zugbewegungen/Jahr zu prüfen.

In dieser Stufe ist Oberhausen insbesondere vom Straßenverkehrslärm der Autobahnen und stark belasteten überörtlichen Straßen betroffen. Hinzu kommt der Schienenverkehrslärm der Strecken nach Duisburg, Essen und Emmerich.

2. Planungsstrategie

Bei den bisherigen Lärmaktionsplänen wurden mit gesamtstädtischen Planungsansätzen die besten Erfahrungen gemacht. Auch die jetzt anstehenden Lärmaktionspläne sollen deshalb nach Möglichkeit in Verknüpfung beispielsweise mit der Verkehrsentwicklungsplanung und der Bauleitplanung durchgeführt und die bisher bei Lärmaktionsplänen gemäß § 47a (alt) BImSchG entwickelte Schärfentiefe beibehalten werden. Es hat sich gezeigt, dass auch weniger wirkungsvolle Maßnahmen in geeigneten Kombinationen einen wesentlichen Beitrag zur Lärmminderung leisten

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen in einer Gemeinde müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel geschnürt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärmminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge hat eine umwelt- und stadtgerechte Lärmminderung zum Ziel. Sie leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle und möglichst nicht am Einwirkungsort zu vermeiden.

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans kann auf die bewährte Vorgehensweise bei der Lärmminderungsplanung nach § 47a (alt) BImSchG aufgebaut werden. Hierfür werden die bisher ausgeführten Maßnahmen und die noch bestehenden Lärmminderungspotenziale unter folgender Gliederung bewertet:

- Vermeidung von Emissionen
 - Stadtentwicklung
 - Förderung des Fußgängerverkehrs
 - Förderung des Fahrradverkehrs
 - Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs
 - o Förderung multimodaler Verkehre
 - Lenkung des Güterverkehrs
- Verminderung von Emissionen
 - o Optimierung der Verkehrsleistung
 - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs
 - Verstetigung des Kfz-Verkehrs
 - Straßenzustandsverbesserung
- Verlagerung von Emissionen
 - o Bündelung von Kfz-Verkehren
 - Verlagerung von Kfz-Strömen
- Verringerung von Immissionen
 - Abstandsvergrößerung
 - Abschirmung (Schallschutzwälle, -wände, Tunnel, Troglagen, Einhausungen)
 - Schließen von Gebäudelücken
 - o Schalldämmung von Außenbauteilen (Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladenkästen).



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Zunächst ist zu prüfen, in welchem Umfang Emissionen vermieden werden können, nachfolgend sind die Potenziale auszuschöpfen, die die verbleibenden Emissionen vermindern, erst dann stellt sich die Frage nach einer Verlagerung der Emissionen. Erst, wenn diese drei Schritte keine ausreichende Lärmminderung erreichen, kommen Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen in Betracht. Diese Vorgehensweise ist notwendig, weil sonst mit einer Ausrichtung der Lärmminderung auf die Immissionsseite keine umfassende, sondern nur eine punktuelle Lärmminderung (z. B. in der Wohnung, aber nicht im Wohnumfeld) erreicht werden kann.

Die Ausschöpfung der meisten Lärmminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Emissionen und
- Verlagerung von Emissionen,

die nur innerhalb einer systematischen gesamtstädtischen Förderdung lärmwirksam werden, sowie

- Verminderung von Emissionen und
- Verringerung von Immissionen,

die lokal wirksam zur Lärmminderung beitragen. Lokal wirksame Lärmminderungsmaßnahmen sind vor allem in vier Feldern zu suchen:

- Verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen angrenzend an den belasteten Straßenraum,
- kompensatorische Maßnahmen im engeren Umfeld des belasteten Straßenraums.

Berücksichtigt man diese Maßnahmen in einem kommunalen Planungsmanagement von Beginn an in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, so kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärmminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen,
- oder mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung mit
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz.
 - Stadtentwicklung,
 - Verkehrsentwicklungsplanung,
 - Gefahrgutnetz,
 - Unfallhäufungspunkte.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung der Abwasserkanäle.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, das Handlungskonzept so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

zeitlich koordiniert in Blöcken durchgeführt werden. Bürger können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben. Das ist besser, als einzelne, verstreute Maßnahmen, die sich zwar nach und nach zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen, für den Bürger aber keinen hörbaren Qualitätssprung bringen.

Zur glaubhaften Umsetzung gehört aber auch ein konstruktives kommunales Klima. Man muss die Durchführung und Umsetzung einer Lärmminderungsplanung aus politischer Überzeugung wollen und nicht nur, um EU-Formalien pflichtgemäß auf dem Mindeststandard zu erfüllen oder bei Fördermitteln bevorzugt behandelt zu werden.

3. Lärmminderung durch leise Fahrweise

Neben der Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann auch jeder einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärmminderung leisten.

Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß), wann und wo immer dies möglich ist, zu nennen. Der Umstieg vom MIV auf öffentliche Verkehrsmittel kann durch die Nutzung bzw. Einführung von Jobtickets erleichtert werden. Darüber hinaus kann sich, gerade auch für Wege zum Arbeitsplatz, die Kombinationen von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride und Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die gelegentliche Nutzung von CarSharing zur Lärmminderung bei, wenn die Nutzung eines Pkw unverzichtbar ist. Die Studie "Mobilität in Deutschland" belegt eine Trendwende: Von 2002 bis 2008 hat die Zahl der Wege mit dem Fahrrad um 17 %, mit Bus und Bahn um 14 % und zu Fuß um 6 % zugenommen. Die Zahl der Wege mit dem Auto stagniert dagegen.

Wenn ein Pkw benutzt werden muss, führt eine umweltschonende Fahrweise zu einer spürbaren Verringerung des Lärms und einer Reduzierung der Luftbelastung. Eine vorausschauende, stetige und niedertourige Fahrweise reduziert den Vorbeifahrtpegel um 10 bis 25 dB. Dadurch wird auch der Kraftstoffverbrauch verringert und damit Geld gespart. Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter warmlaufen lassen anstelle des Eiskratzers können häufig in der Öffentlichkeitsmitwirkung genannte Belästigungen reduzieren.

Eine weitere Maßnahme, die ohne viel Aufwand Wirkung erzielen kann, ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und schont damit nicht nur die Reifen, sondern verringert auch die Rollgeräusche bei Geschwindigkeiten über 50 km/h. Beim Kauf von neuen Reifen sollten möglichst leise gewählt werden. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute, man muss nur danach fragen.

Nach der aktuellen VCD Auto-Umweltliste (2009/2010) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärmminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Der Kauf eines nahezu geräuschlosen Elektro-Fahrzeugs bietet in den nächsten Jahren keine Alternative. Wenn die Bundesregierung anstrebt, bis zum Jahr 2020 etwa 1 Mio. Elektro-Fahrzeuge am Markt zu platzieren, dann wäre das immer noch ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von zwei Prozent. Hemmend ist vor allem die geringe Reichweite einer Batterieladung (etwa 70 km). Leistungsfähigere Batterien sind frühestens in fünf Jahren zu erwarten.

Die Beispiele zeigen, dass auch die Bürger mit ihrem Alltagsverhalten zur Lärmminderung beitragen können und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Jeder einzelne Beitrag mag vielleicht gering erscheinen, doch in der Summe ergibt sich ein ganz erhebliches Potenzial, zusammen mit den zu ergreifenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.



B. LÄRMAKTIONSPLAN

Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

1.1 Ballungsraum

Die Stadt Oberhausen hat 213.249 Einwohner (31. Dezember 2009) und eine Stadtfläche von 77,04 km². Die Stadt Oberhausen liegt im Westen des Ruhrgebiets. Zu ihren Nachbargemeinden existieren enge Verflechtungen im Siedlungsgefüge und im Verkehrsnetz. Größere Grün- und Waldflächen existieren überwiegend im Norden der Stadt. Nächste Oberzentren sind Duisburg im Westen und Essen im Südosten. Die Stadt Oberhausen ist verkehrlich über mehrere Autobahnen und Schienenstrecken zu erreichen.

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. In der ersten Stufe werden Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern betrachtet. In Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Oberhausen fällt deshalb in der ersten Stufe der Lärmminderungsplanung nicht unter die Ballungsraumdefinition, sondern erst in der zweiten Stufe.

1.2 Straßen-, Schienen- und Flugverkehr

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten. Diese sind für jede Verursachergruppe (also Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Industrie) getrennt zu erstellen, eine Addition der strategischen Lärmkarten hat nicht zu erfolgen. Die Bezeichnung "strategische Lärmkarte" bedeutet, dass es sich um eine Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet handelt. Unter anderem ist auch die Anzahl der Menschen in den lärmbelasteten Gebieten auszuweisen.

Hauptverkehrsstraßen

Für die erste Stufe der Lärmminderungsplanung definiert sich das zu untersuchende Netz über Straßen mit mehr als 16.400 Kfz/Tag. Entsprechend den strategischen Lärmkarten des LANUV waren dies die unten aufgeführten Straßenabschnitte:

- A 2 auf der gesamten Länge im Stadtgebiet,
- A 3 auf der gesamten Länge im Stadtgebiet,
- A 40 an der s\u00fcdlichen Stadtgrenze auf Gebiet der Stadt M\u00fclheim an der Ruhr,
- A 42 auf der gesamten Länge im Stadtgebiet,
- A 516 Abzweig Oberhausen, auf der gesamten Länge,
- B 223 Mülheimer Straße von Anschluss A 516 bis Stadtgrenze,
- B 231 Essener Straße von Mülheimer Straße bis Stadtgrenze,
- L 155 Holtener Straße von Freitaler Platz bis Postweg,
- L 215 Buschhausener Straße von Ebertstraße Friesenstraße Beerenstraße Markgrafenstraße,
- L 450 Osterfelder Straße von Essener Straße bis A 42,
- L 452 Duisburger Straße von Essener Straße bis Ruhrorter Straße,
- L 623 Dorstener Straße von A 516 AS Oberhausen-Sterkrade (in/aus Richtung Nord) bis Fernewaldstraße,
- B 8 Brinkstraße, Stadtgebiet Dinslaken bis AS Dinslaken-Süd an der A 3.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Während der Bearbeitung des Lärmaktionsplans haben sich jedoch Unstimmigkeiten mit unterschiedlichen Ursachen in den Berechnungen des LANUV herausgestellt. Sie hatten teilweise neue Verkehrszählungen und nachfolgend Neuberechnungen der strategischen Lärmkarten durch das Ingenieurbüro für Schallschutz (Neuss) zur Folge. Folgende Änderungen sind in die strategischen Lärmkarten eingegangen:

- Neuberechnung Mülheimer Straße unter Einschluss der Straßenbahn, die nach Umgebungslärmrichtlinie außerhalb von Ballungsräumen nicht kartiert werden muss, ein Lärmaktionsplan aber ohne Berücksichtigung der Straßenbahn keinen Sinn macht. Auf der Mülheimer Straße wurden zudem ergänzende Verkehrszählungen durchgeführt, da die vom LANUV verwendeten wenigen Stützpunkte aus der landesweiten Verkehrszählung den stark in Richtung Innenstadt zunehmenden Kfz-Verkehr nicht ausreichend beschreiben konnten.
- Verkehrszählungen auf der Danziger Straße, dem Höhenweg, der Hartmannstraße und Fernewaldstraße mit Neuberechnung der strategischen Lärmkarten, da die Verkehrsmengen entgegen den Daten des LANUV über 16.400 Kfz/Tag liegen und zusätzlich die Verkehrsmengen auf den Nebenfahrbahnen zu berücksichtigen sind.
- Die Holtener Straße/ Weseler Straße wird westlich des Postwegs aus der Lärmminderungsplanung herausgenommen, da die vom LANUV verwendeten wenigen Stützpunkte aus der landesweiten Verkehrszählung den stark in Richtung Westen abnehmenden Kfz-Verkehr nicht ausreichend beschreiben (DTV < 16.400 Kfz).</p>
- Die Holtener Straße wird zwischen Freitaler Platz und Postweg im Lärmaktionsplan nicht weiter berücksichtigt, da im anstehenden bzw. schon laufenden Straßenausbau Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind.
- Die Dorstener Straße wurde nördlich der Anschlussstelle OB-Sterkrade (A 516) aus der Lärmminderungsplanung herausgenommen, da sie die Kfz-Belastung von 16.400 Kfz/Tag nicht erreicht.
- Dafür wurde der südliche Teil der Dorstener Straße aufgrund der Hinweise aus dem Mitwirkungsverfahren zusätzlich in den Lärmaktionsplan aufgenommen (südlicher Teil zwischen Strekrader Tor und A 516, Fahrtrichtung OB-Zentrum). Es gibt in diesem Bereich zwar keinen aktuellen Zählstandort, jedoch kann über Plausibilitätsüberlegungen der Hinweis von Anwohnern nachvollzogen werden, dass die Verkehrsbelastung hier über 16.400 Kfz/Tag liegt (1999 lag sie bei 19.000 Kfz/Tag). Im Lärmaktionsplan wurden für diesen Straßenabschnitt Maßnahmen entwickelt, die strategischen Lärmkarten werden jedoch erst mit der zweiten Phase zum Jahr 2012 erstellt.
- Die Markgrafenstraße und Friesenstraße (nördlich der Mecklenburger Straße) wurden aus der Lärmminderungsplanung herausgenommen, da sie die Kfz-Belastung von 16.400 Kfz/Tag nicht erreichen.
- In Absprache mit der Stadt Oberhausen wird die Duisburger Straße auf der gesamten Länge zwischen Konrad-Adenauer-Allee und der Stadtgrenze Duisburg und deren Verlängerung auf Duisburger Stadtgebiet (Obermeidericher Straße) betrachtet, sofern von der Obermeidericher Straße erhebliche Lärmbelästigungen der Wohnbebauung auf Oberhausener Stadtgebiet zu erwarten sind.
- Ebenfalls wurde die Concordiastraße/ Wilmsstraße zwischen den Knotenpunkten Wunderstraße und Hansastraße einbezogen.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

- Die Stadt Oberhausen hat sich dazu entschlossen, die mit knapp unter 16.400 Kfz/Tag belastete Mellinghofer Straße auch vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung in den Lärmaktionsplan aufzunehmen (von Essener Straße bis Wehrstraße).
- Die Osterfelder Straße wird von Waghalsstraße über Wittekindstraße/ Arminstraße bis Bottroper Straße, einschließlich Bottroper Straße bis Westfälische Straße, im Lärmaktionsplan betrachtet. Die Bearbeitung des Abschnitts der Bottroper Straße zwischen Osterfelder Straße und Westfälische Straße erfolgt nur in Textform.
- Die Betroffenheiten auf der Brinkstraße resultieren aus den Emissionen der A 3. Somit haben die Maßnahmen für die A 3 Auswirkungen auf den Straßenabschnitt und es erfolgt keine eigene Betrachtung der Brinkstraße. An der AS Dinslaken-Süd sind seitens der Stadt Dinslaken derzeit keine lärmmindernden Maßnahmen geplant.

Die aus den strategischen Lärmkarten herausgenommenen Abschnitte werden in der zweiten Stufe der Lärmminderungsplanung berücksichtigt.

Haupteisenbahnen

Zur ersten Stufe der Lärmminderungsplanung gehören entsprechend den strategischen Lärmkarten des EBA folgende Schienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr:

- Oberhausen Hbf Emmerich von Bf Oberhausen Hbf bis Bf Oberhausen Hbf Obn sowie von Bf Oberhausen-Sterkrade bis Stadtgrenze Dinslaken,
- Bf Oberhausen Hbf bis Abzweig Kaiserberg (Stadtgrenze Duisburg),
- Duisburg Mülheim an der Ruhr von Abzweig Kaiserberg bis Bf Mülheim-Ruhr-Styrum,
- Oberhausen Minden von Bf Oberhausen-West bis Abzweig Essen-Dellwig,
- Oberhausen Duisburg von Abzweig Walzwerk bis Abzweig Ruhrtal (Stadtgrenze Duisburg).

Die Straßenbahn in Oberhausen ist nicht Teil des Kartierungsumfangs der ersten Stufe, da die Zahl von 60.000 Zügen/Jahr knapp unterschritten wird und darüber hinaus Straßenbahnen in Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht zu kartieren sind.

Durch ihre Führung auf der mit mehr als 16.400 Kfz/Tag belasteten und deshalb kartierten Mülheimer Straße (B 223) bilden die Lärmkarten des LANUV die tatsächliche Lärmsituation unvollständig ab. Nicht nur, dass Bürgern nur schwer zu vermitteln ist, weshalb im Lärmaktionsplan nur der Kfz-Verkehr als Teil der Gesamtlärmbelastung betrachtet wird. Dieses Vorgehen widerspricht auch dem Grundgedanken der Umgebungslärmrichtlinie. Um die Gesamtlärmsituation beurteilen zu können, ließ die Stadt Oberhausen deshalb die Straßenbahnlinie 112 ab Knotenpunkt Mülheimer Straße/ Danziger Straße bis Stadtgrenze (Haltestelle Landwehr) im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplans neu berechnen.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Großflughäfen

Im Umfeld der Stadt Oberhausen befinden sich keine Großflughäfen mit Lärmauswirkungen auf das Stadtgebiet. Der Flughafen Düsseldorf hat auf das Stadtgebiet keine Auswirkungen.

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze fallen nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie.

Andere Lärmquellen

Gewerbelärm von sog. IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung werden außerhalb von Ballungsräumen nicht betrachtet. In Oberhausen werden sie somit erst ab der zweiten Umsetzungsstufe der Umgebungslärmrichtlinie ab 2012 relevant.

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.

2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenlärm ist in NRW das LANUV zuständig, das sie den Gemeinden kostenlos zur Verfügung gestellt hat, für die strategischen Lärmkarten Schienenlärm das Eisenbahnbundesamt.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BlmSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Oberhausen Der Oberbürgermeister

Ansprechpartner: Bereich Umweltschutz Anne Rolf Bahnhofstraße 66 46042 Oberhausen

Tel. 0208/825-3571 Fax 0208/825-3704

E-Mail anne.rolf@oberhausen.de

Internet: www.oberhausen.de

Gemeindeschlüssel: 05 1 19 000

Der Lärmaktionsplan ist von der Gemeinde an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW (MUNLV) zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7), das wiederum die Informationen an die EU-Kommission weiterleitet.

3. Der rechtliche Hintergrund

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABI. EG vom 18. Juli 2002 Nr. L 189 S. 12) [1] ist mit den §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2] sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG stellen die gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Mit der Verabschiedung der EG-Umgebungslärmrichtlinie im Juli 2002 sowie deren Umsetzung in nationales Recht im Juni 2005 hat das Lärmschutzrecht eine deutliche Aufwertung erfahren. Dies betrifft auch die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (§ 47d BImSchG). Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

■ "Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärmminderung".

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EG-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- "Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,
- Benennung der zuständigen Behörde,
- Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,
- Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

- Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Darstellung der langfristigen Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans."

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EG-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, in NRW den Gemeinden, die unbestimmten Begriffe der EG-Umgebungslärmrichtlinie (z.B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden klassifizierten Straßen (Lärmsanierung) nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien richtet. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL-97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und bewerten sind. Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen, insbesondere wann die betroffenen Gebäude errichtet worden sind.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BlmSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BlmSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BlmSchV festgelegt bzw. es wird auf die RLS-90 verwiesen.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm erfolgt nach den Richtlinien für straßenverkehrrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007). Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).

Grundlage der von den Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionspläne sind die Regelungen des §§ 47 a-f BlmSchG. Die lärmtechnischen Berechnungen erfolgen nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch), die an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. Für die Umsetzung der Maßnahmen gelten jedoch unverändert die nationalen Rechenvorschriften (z. B. RLS 90 oder Schall 03).

Der Baulastträger übernimmt die Prüfung der Lärmsituation im Rahmen der für die Straßenbau-

verwaltung geltenden RLS-90. Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night} wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführt. Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.

Tabelle 3.1: Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night}

Anwendungs- bereich Nutzung	Grenzwerte fü nierung an Bu ßen in der Bau des ^{1,2} Richtwerte, be schreitung stra- verkehrsrech schutzmaßna tracht kommer	undesfernstra- ulast des Bun- i deren Über- aßen- tliche Lärm- hmen in Be-	Grenzwerte für den Neubau und die wesentlichen Än- derungen von Straßen- und Schienenwegen (Vor- sorge nach 16. BImSchV) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne von § 3 Abs. 5 BlmSchG deren Einhaltung sichergestellt werden soll (TA Lärm) ⁵	
	Tag in dB(A) Nacht in dB(A) Grenzw. $I(L_{den})$ Grenzw. $I(L_{high})$		Tag in dB(A) Grenzw./(L _{den})	Nacht in dB(A) Grenzw./(L _{night})	Tag in dB(A) Grenzw./(L _{den})	Nacht in dB(A) Grenzw./(L _{night})
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

¹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VlärmSchR97, VkBl. 1997 S. 434; 2006 S. 665

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBI. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen.

² Dieselben Immissionsgrenzwerte werden auch bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes herangezogen.

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV), VkBl. 2007 s. 767

 $^{^4\}mbox{Verkehrsl\"{a}rmschutzverordnung}$ - 16. BlmSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036

⁵Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm vom 26.08.1998, GMBI. 1998 Nr. 26 S. 503

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5

(Umweltlärmrichtlinie (ULR))

Auf nationaler Ebene existieren bislang keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindliche Grenzwerte.

Für die Beurteilung von Lärmimmissionen im Verkehrsbereich gibt es verschiedene Grenz-, Richtund Orientierungswerte, die in Abhängigkeit von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und der Tageszeit definiert sind. Die nachfolgende Unterteilung gibt einen Überblick über die Regelungen bezüglich der Geräuschimmission des Straßen- und Schienenverkehrs:

- Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) sind Immissionsgrenzwerte in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auf Grundlage der §§ 41-43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegt. Die Immissionswerte der Lärmsanierung stellen keine Orientierungswerte dar. Bei einer Überschreitung dieser Werte besteht die Möglichkeit zur Errichtung von Lärmschutz.
- Richtwerte für die nachträgliche Minderung der Lärmbelastung an bestehende Verkehrswegen (Lärmsanierung) sind in die "Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSch-R97) integriert.
- Die DIN 18005-1 enthält schalltechnische Orientierungswerte, deren Einhaltung im Zuge der städtebaulichen Planung anzustreben sind.

Im Runderlass des MUNLV NRW [3] zum Lärmaktionsplan vom 7. Februar 2008 werden als Auslöseschwellen die Pegel $L_{den} > 70 dB(A)$ oder $L_{night} > 60 dB(A)$ genannt. Es bleibt im Ermessen der zuständigen Behörden, also der Gemeinden, strengere als die genannten Kriterien zu verwenden.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden in der Regel unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.[4] Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004 [5] und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005 [6] auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Welt-Gesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in seinen Night Noise Guidelines auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Es werden als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösewerte Immissionspegel von L_{den}=65 dB(A) und L_{night}=55dB(A) vorgeschlagen.
- Als mittelfristiges Umwelthandlungsziel zur Minderung erheblicher Belästigung schlägt das UBA Auslösekriterien von 60/50 dB(A) und
- als langfristiges Handlungsziel von 55/45 dB(A) vor.

Die Stadt Oberhausen orientiert sich an einem Prüfwert, bei dessen Unterschreitung in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung bei dauerhafter Exposition gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen weitgehend auszuschließen sind. Ent-



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

gegen den Empfehlung des Landes NRW hat die Stadt Oberhausen als zuständige Behörde als Prüfwert die Pegel von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night} festgesetzt.

Aus einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Ein Rechtsanspruch für Betroffene auf bestimmte Lärmminderungsmaßnahmen lässt sich daraus nicht ableiten.

Hinweis: Für Autobahnen und die Danziger Straße liegen die Zuständigkeiten für die Maßnahmenumsetzung beim Landesbetrieb Straßenbau NRW. Dieser orientiert sich an den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VlärmSchR97). Für reine und allgemeine Wohngebiete liegen die Auslösewerte bei 70 dB(A) ganztags und 60 dB(A) nachts für reine Wohngebiete (Tabelle 3.1).



Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Kartiert wurden die in Kapitel B 1.2 definierten Verkehrswege, die in die Bearbeitung der 1. Stufe des Lärmaktionsplans aufgenommen wurden. Die strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehr für die Stadt Oberhausen hat das Ingenieurbüro für Schallschutz (Neuss) auf der Grundlage der Lärmkarten des LANUV erstellt, für den Schienenverkehr das EBA.

Die so gewonnenen Daten der strategischen Lärmkarten werden im Folgenden in einem abschichtigen Verfahren untersucht, um die Schwerpunkte der Lärmbelastung durch den Straßenund Schienenverkehr und somit die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf zu identifizieren.

Um Bereiche starker Lärmbelastung abzugrenzen, werden zunächst die Abschnitte von Verkehrswegen identifiziert, die an den Fassaden Werte oberhalb der Prüfwerte von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) für den L_{night} aufweisen. Für diese Streckenabschnitte wird anschließend geprüft, ob Nutzungen vorliegen, die für den dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind oder eines besonderen Schutzes bedürfen (z. B. Wohngebiete, Krankenhäuser).

In die vom LANUV erstellten strategischen Lärmkarten wurde für Autobahnabschnitte, auf denen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h als Ersatzwert eingesetzt. Die Korrektur der sich hieraus ergebenden Abweichungen auch in der Neuberechnung der Lärmkarten durch das Ingenieurbüro für Schallschutz, Neuss, wird in Kapitel 9.3 (Lärmminderung an Autobahnen) näher behandelt.

5.1 Straßenverkehr

L 215

Den aktuellen Stand der strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehr zeigen die Abbildung 5.1.1 für den L_{den} und 5.1.2 für den L_{night}. Die Isophonen stellen Linien gleichen Schallpegels dar, die für die Gebäude in 4,00 m Höhe über Gelände berechnet wurden.

Folgende Straßen sind in die strategischen Lärmkarten eingegangen:

A 2 A 3 A 40	Stadtgebiet Oberhausen, Stadtgebiet Oberhausen, Stadtgebiet Stadt Mülheim a.d. Ruhr angrenzend an die südliche Stadtgrenze zu Oberhausen,
A 42	Stadtgebiet Oberhausen,
A 516	Stadtgebiet Oberhausen,
B 223	Mülheimer Straße/ Konrad-Adenauer-Allee von Anschluss A 516 bis Stadtgrenze Mülheim,
B 231	Essener Straße von Mülheimer Straße bis Hausmannsfeld,
B 8	Brinkstraße, Stadtgebiet Dinslaken bis AS Dinslaken-Süd an der A 3,
L 21	Höhenweg von Buchenweg bis Königshardter Straße,
L 21	Hartmannstraße von Königshardter Straße bis Kirchhellener Straße,
L 21	Fernewaldstraße von Kirchhellener Straße bis Dorstener Straße,
L 155	Holtener Straße von Freitaler Platz bis Postweg,
L 215	Friesenstraße von Bachstraße/ Alemannenstraße bis Thüringer Straße/ Mecklenburger Straße,
L 215	Buschhausener Straße von Bachstraße bis Hansastraße,

Ebertstraße von Hansastraße bis Tannenbergstraße,





L 215	Danziger Straße von Mülheimer Straße bis Stadtgrenze Mülheim,
L 450	Osterfelder Straße von Bottroper Straße (L 511) bis Essener Straße,
L 450	Mellinghofer Straße von der Essener Straße bis Wehrstraße,
L 452	Duisburger Straße von Mülheimer Straße bis Stadtgrenze Duisburg,
L 452	Obermeidericher Straße auf Duisburger Stadtgebiet von der Stadtgrenze Oberhausen bis Blettgensweg,
L 623	Dorstener Straße von Freitaler Platz bis A 516 AS Oberhausen-Sterkrade (Nord),
L 511	Bottroper Straße von Osterfelder Straße bis Westfälische Straße,
K 19	Wilmsstraße von Wunderstraße bis Duisburger Straße,
K 19	Concordiastraße von Duisburger Straße bis Hansastraße.

Abbildung 5.1.1: L_{den} Straße

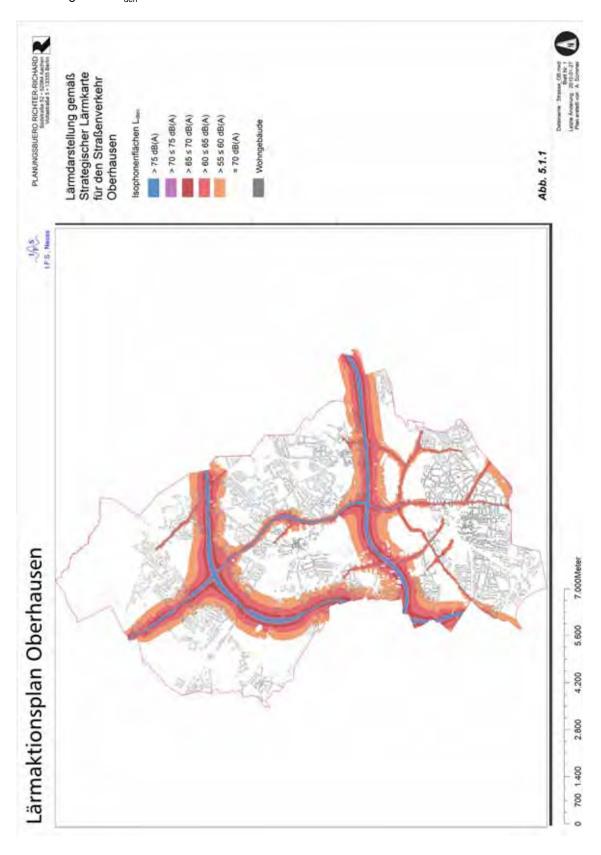
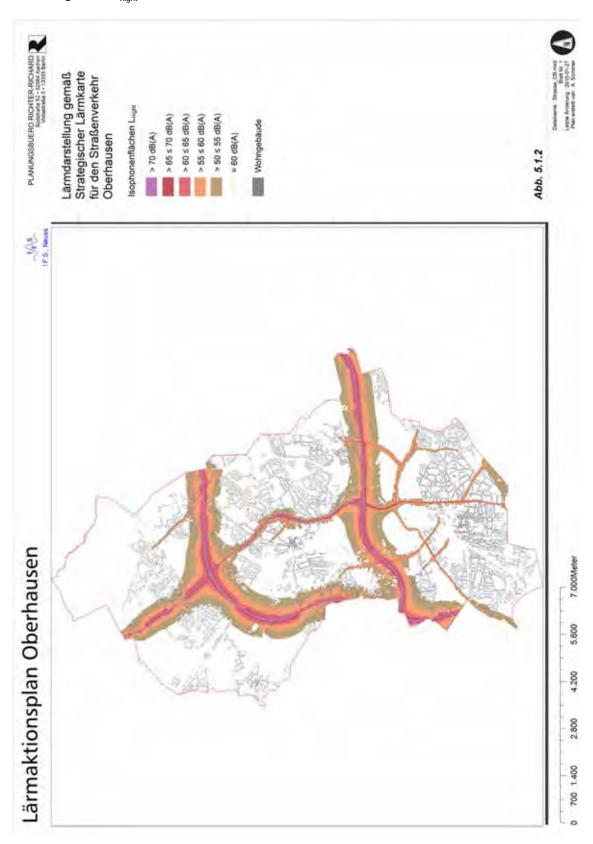


Abbildung 5.1.2: L_{night} Straße





Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

5.2 Schienenverkehr

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten der Bahnstrecken ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig [7]. Die derzeit aktuellen strategischen Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes für den Schienenverkehr mit den Isophonen-Bändern für den L_{den} und den L_{night} zeigen die Abbildungen 5.2.1 für den L_{den} und 5.2.2 für den L_{night}.

Da die Lärmkarten für den Schienenverkehr nur in analoger Form vorlagen, konnte keine Auswertung durchgeführt werden und die belasteten Bereiche durch den Schienenlärm wurden durch Korridore ermittelt. D.h. es wurden auf der Basis von Annahmen die Bereiche eingegrenzt, in denen Belastungen oberhalb der Auslösewerte nicht auszuschließen sind (Abbildung 5.3.2).

Zur Berücksichtigung auch des schlechtesten Falls wurde ein durchgängiger Korridor um alle DB-Strecken gelegt, die entsprechend den Angaben des EBA für die Lärmkartierung zu betrachten sind, also eine Belastung von mehr als 60.000 Zügen/ Jahr aufweisen:

- Oberhausen Hbf Emmerich von Bf Oberhausen Hbf bis Bf Oberhausen Hbf Obn sowie von Bf Oberhausen-Sterkrade bis Stadtgrenze Dinslaken,
- Bf Oberhausen Hbf bis Abzweig Kaiserberg (Stadtgrenze Duisburg),
- Duisburg Mülheim an der Ruhr von Abzweig Kaiserberg bis Bf Mülheim-Ruhr-Styrum,
- Oberhausen Minden von Bf Oberhausen-West bis Abzweig Essen-Dellwig,
- Oberhausen Duisburg von Abzweig Walzwerk bis Abzweig Ruhrtal (Stadtgrenze Duisburg).

Da es sich bei den angenommenen Korridoren um eine von genauen Verkehrsmengen unabhängige Betrachtung handelt, ist eine Begrenzung auf einen der beiden Lärm-Indizes ausreichend. Da beim L_{night} von einer größeren Lärmbelastung als beim L_{den} auszugehen ist, wurden die Korridore mit den Werten des L_{night} festgelegt.

Zur Bestimmung der maßgeblichen Korridorbreite wurde auf Erfahrungswerte aus anderen Bahnlärmkartierungen zurückgegriffen. Daraus wurde für den L_{night} die größte Entfernung zwischen der Gleisachse und der 55 dB(A)-Isophone mit 250 m und die größte Entfernung zwischen der Gleisachse und der 60 dB(A)-Isophone mit 100 m abgelesen.

Abbildung 5.2.1: L_{den} Schiene

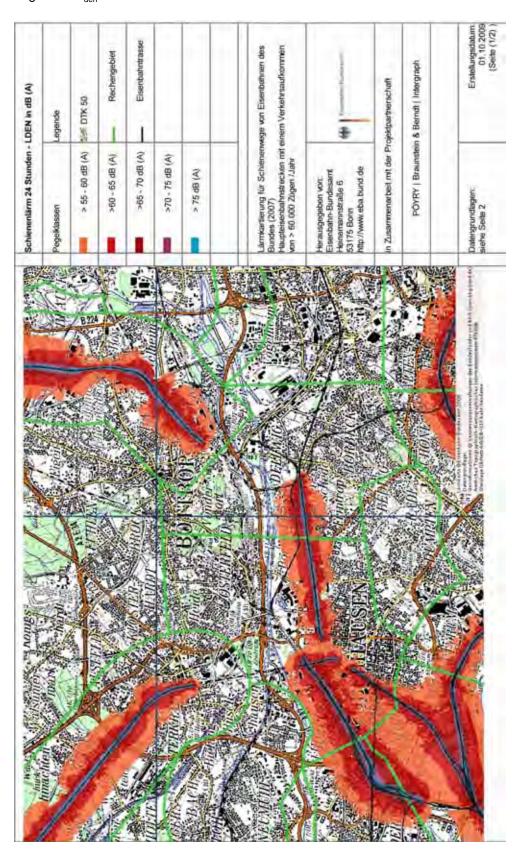
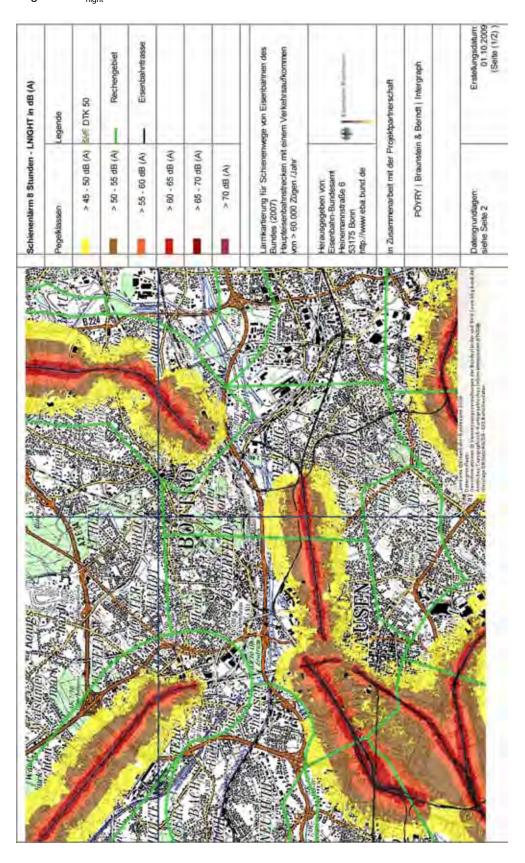


Abbildung 5.2.2: L_{night} Schiene





Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

5.3 Belastungsachsen

Auf Grundlage einer räumlichen Darstellung der Bereiche mit einer Überschreitung der Auslösewerte wurden die Belastungsachsen eingegrenzt. Die Beschränkung auf die stark belasteten Straßen- und Schienenachsen führt dazu, dass keine flächigen Lärmbelastungen erkennbar werden.

Bei Betrachtung der von Straßenlärm betroffenen Wohngebäude (Abb. 5.3.2) ergeben sich Konzentrationen von belasteten Wohngebäuden mit Pegeln $L_{den} > 65 \, dB(A) \, und/oder \, L_{night} > 55 \, dB(A)$.

Besonders hohe Lärmbelastungen befinden sich entlang der Bundesautobahnen 2, 3, 42 und 516 und

- entlang der Mülheimer Straße sowie
- Abschnitten der Duisburger Straße (Buschhausener Straße bis Concordiastraße/ Wilmsstraße),
- der L 215 (Buschhausener Straße Ebertstraße von Duisburger Straße bis Tannenbergstraße),
- der Osterfelder Straße (Waghalsstraße bis Wittekindstraße/ Arminstraße),
- der L 21 Hartmannstraße (Königshardter Straße bis Matzenbergstraße) und Fernewaldstraße (Kirchhellener Straße bis Malmedystraße) und
- der Essener Straße (Mellinghofer Straße bis Mellisstraße).

Als Belastungsachsen des Schienenverkehrs werden die Bahnkorridore genommen. Aufgrund der unvollständigen Angaben (keine Eingangsdaten, keine Belastungsdaten!) des EBA wird auf eine genaue Darstellung der betroffenen Wohngebäude in dieser Stufe verzichtet.

Abbildung 5.3.1: Zu untersuchende Straßenabschnitte

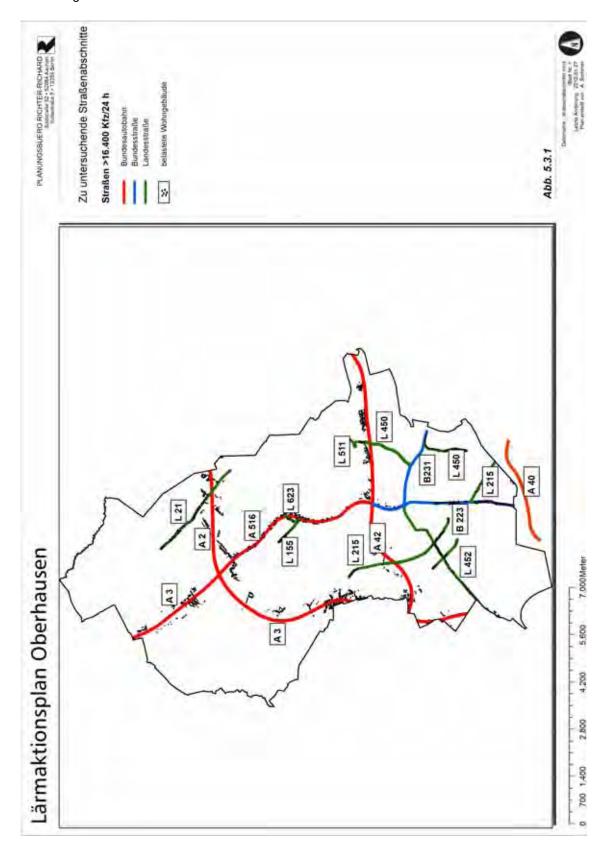
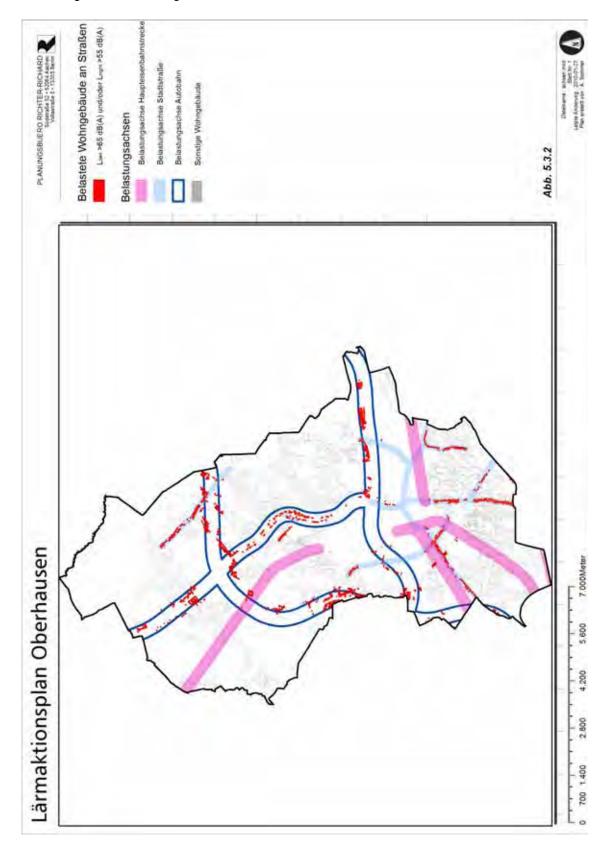


Abbildung 5.3.2: Belastungsachsen





6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für die Verkehrswege Straße und Schiene erfolgt nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Straße

Von Straßenlärm über den Auslösewerten von >65 dB(A) L_{den} bzw. >55 dB(A) L_{night}, hier rot dargestellt, sind in Oberhausen betroffen:

Tabelle 6.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L _{den} [dB(A)]	>55	> 65	> 75
Größe/km²	28,03	7,36	1,91

Tabelle 6.2: Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L _{den} [dB(A)]	>55	> 65	> 75
Wohnungen/Anzahl	10.059	1.606	127
Schulgebäude/Anzahl	41	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	4	0	0

Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV liegen (Abb. 5.1.1 und 5.1.2), enthalten folgende Tabellen:

Tabelle 6.3: Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BlmSchV liegen

L _{den} [dB(A)]	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	75-80
Anzahl	194	20.930	14.470	6.205	2.150	31

L _{night} [dB(A)]	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70
Anzahl	4.126	19.867	10.555	4.496	541	0

8.386 Bewohner sind ganztägig hohen Belastungen >65 dB(A) ausgesetzt. Nachts nimmt die Belastung mit 15.592 Bewohner in Pegelbändern über 55 dB(A) noch zu.



Schiene

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für den Schienenlärm erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt.

Von Bahnlärm über den Auslösewerten von >65 dB(A) L_{den} bzw. >55 dB(A) L_{night} , hier rot dargestellt, sind in Oberhausen vorläufig betroffen:

Tabelle 6.4: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde

L _{den} [dB(A)]	>55	> 65	> 75
Größe/km²	16,80	4,04	1,20

Tabelle 6.5: Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L _{den} [dB(A)]	>55	> 65	> 75	
Wohnungen/Anzahl	11.363	1.012	74	
Schulgebäude/Anzahl	83	2	0	
Krankenhausgebäude/Anzahl	2	0	0	

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus bspw. drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden [7].

Tabelle 6.6: Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BlmSchV liegen

L _{den} [dB(A)]	> 55-60	> 60-65	> 65-70	> 70-75	> 75
Anzahl	16.480	5.160	1.490	480	160

L _{night} [dB(A)]	> 45-50	> 50-55	> 55-60	> 60-65	> 65-70	> 70
Anzahl	16.440	12.840	3.680	1.150	300	80

2.130 Bewohner sind ganztägig hohen Belastungen über 65 dB(A) ausgesetzt. Nachts nimmt die Belastung deutlich zu. Dann sind 5.210 Bewohner unverträglichen Pegeln von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt, davon 380 Einwohner Pegeln über 65 dB(A).

7. Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz fordert in § 47d (3): Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen. Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt.

Untersuchungen haben gezeigt, dass ein erheblicher Unterschied zwischen der objektiv festgestellten Lärmbelastung und der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung bestehen kann. Bürger, die sich mit "ihrer" Straße identifizieren, weil sie am Planungsprozess beteiligt waren, empfinden den Lärm weniger belästigend. Bürger, die mit einer Maßnahme nicht einverstanden sind, werden das Ergebnis auch dann als "laut" und "störend" empfinden, wenn sich gegenüber "vorher" eine deutliche Entlastung einstellt. Hier hat die Information der Öffentlichkeit eine entscheidende Bedeutung.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt zu sehen:

- Träger öffentlicher Belange (insbesondere Straßenbaulastträger),
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien mit abschließendem Ratsbeschluss zum Lärmaktionsplan.

Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit erfolgte zweistufig, nach Vorlage des Lärmaktionsplans als Vorentwurf und der vorabgestimmte Entwurf als Grundlage für die Beschlussfassung. Auf zentrale Bürgerveranstaltungen wurde verzichtet. Die Stadt Oberhausen bot statt dessen während der Offenlage (23.11.2009-18.12.2009) Bürgersprechstunden in den Stadtbezirken an folgenden Terminen an:

- **26.11.2009**, Technisches Rathaus in Sterkrade, Raum B 604 von 16-18 Uhr,
- 03.12.2009, Bezirksverwaltungsstelle im Rathaus Osterfeld, Raum 18 von 16-18 Uhr,
- 10.12.2009, Rathaus Oberhausen, Besprechungsraum neben der Infotheke von 16-19 Uhr.

Parallel dazu wurde der jeweilige Sachstand des Lärmaktionsplans ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand auch die Möglichkeit, sich im Technischen Rathaus im Bereich Umweltschutz über den Lärmaktionsplan zu informieren und zu beteiligen (Mo-Do von 8.30-12 Uhr und von 13.30-15 Uhr, Fr von 8.30-12 Uhr).

Die zweite Offenlage fand vom 01.02.2010 bis zum 26.02.2010 statt. Auch in dieser Phase bestand die Möglichkeit der Internetbeteiligung sowie die Information im Technischen Rathaus zu den oben genannten Öffnungszeiten.

Der Beschluss des Lärmaktionsplans erfolgte in der 6. Sitzung des Rates der Stadt Oberhausen am 03.05.2010.

Die eingegangenen Anregungen und Hinweise der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung sind als Anlage I angefügt. Anlage II beinhaltet die Abwägungstabellen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung. Anlagen IV und V beinhalten den Auszug aus der Niederschrift der Ratssitzung vom 03.05.2010 sowie die Veröffentlichung aus dem Amtsblatt vom 01.06.2010.

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Entsprechend Anlage V der Umgebungslärmrichtlinie sind die bisherigen Aktivitäten zur Lärmminderung im Lärmaktionsplan gesondert darzustellen.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen ergeben sich in Oberhausen insbesondere aus der Verkehrsentwicklungsplanung, dem Luftreinhalteplan, der Bauleitplanung sowie aus Aktivitäten der DB AG und des Landesbetriebs Straßenbau NRW. Eine frühzeitige Nutzung der Synergien mit diesen mit dem Lärmaktionsplan eng verzahnten Instrumenten wirkt kostensenkend und ermöglicht eine effiziente Planung und Umsetzung.

Über die Maßnahmen zur Lärmminderung hinaus fließen auch verkehrssichernde und städtebauliche Aspekte mit unterstützendem Charakter in den Lärmaktionsplan ein, z. B. Querungssicherungen oder Begrünung des Straßenraums. Die sicherere Nutzbarkeit und größere Aufenthaltsqualität unterstützt die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und verstetigt den Verkehrsfluss. Damit leisten diese Maßnahmen im Verkehrssystem einen flankierenden Beitrag zu den lokal wirksamen Maßnahmen und unterstützen deren Wirkung.

8.1 Belastungsschwerpunkte Straßen

8.1.1 Schadstoffimmissionen und Lärmminderungskonzepte

Im Jahr 2005 wurden auf der Mülheimer Straße Überschreitungen des Grenzwertes für Feinstaub gemessen. Im Jahr 2006 wurde für die Mülheimer Straße ein Aktionsplan aufgestellt [8]. Zur sofortigen Herabsetzung der Feinstaubbelastung wurden kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen geschaffen, um die Gefahr der Überschreitung von Grenzwerten zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen.

Das in diesem Aktionsplan entwickelte Maßnahmenpaket wurde in den 2008 in Kraft getretenen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet [9] übernommen und erweitert. Nach Aussage im Luftreinhalteplan trägt der Straßenverkehr nach der Hintergrundbelastung als zweitgrößter Verursacher zur Feinstaubbelastung bei. Im Fall von Stickstoffdioxid ist der Straßenverkehr als größter Verursacher benannt. Deshalb beziehen sich viele der festgelegten Maßnahmen im Luftreinhalteplan auf den Verkehrsbereich.

Einige dieser Maßnahmen haben gleichzeitig eine positive Wirkung auf die Lärmminderungsplanung. Die wesentlichen Maßnahmen mit Auswirkung auf die Lärmminderung sind:

■ Lkw-Beschränkung:

- Mülheimer Straße: Verbot von 7 bis 10 Uhr und von 15 bis 19 Uhr für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t zwischen den Knotenpunkten Duisburger Straße und Danziger Straße, Anlieferverkehr ist zugelassen.
- Mellinghofer Straße: Verbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t zwischen den Knotenpunkten Falkensteinstraße und AS Mülheim-Dümpten (Mülheim an der Ruhr), Anlieferverkehr frei.
- Hartmannstraße Höhenweg Hirschkampstraße: Verbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t zwischen dem Knotenpunkt Kirchhellener Straße und der Anschlussstelle Dinslaken-Süd, Anlieferverkehr frei.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

- Lenkung des Lkw-Verkehrs:
 - Umlenkung des Schwerlastverkehrs großräumig über die Autobahnen.
 - Entwicklung eines Lkw-Routenplans
- Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Verkehrsbetriebe nur noch mit EEV-Standard
- Modelle zur Verringerung des Straßenverkehrs:
 - Beitritt zur Gemeinschaftsinitiative "Mitpendler.de", zur Bildung von Fahrgemeinschaften über das Internet
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement: Mitfahrbörse für Beschäftigte der Stadt
 Oberhausen, Mobilitätsberatung, Dienstreisemanagement, usw.
 - Nahverkehrspläne überprüfen mit dem Ziel Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen.
 - Stärkung des Radverkehrs: Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr,
 Entwicklung eines regional orientierten Radwegenetzes

Die beschriebenen Maßnahmen sorgen für ein Absinken des Verkehrsaufkommens auf bestimmten Streckenabschnitten (Lkw-Beschränkungen) oder eine Reduzierung der Fahrten im gesamten Stadtgebiet (Stärkung des Radverkehrs und des ÖPNV). Andere Maßnahmen verteilen oder bündeln die Verkehrsströme auf "unempfindlichere Bereiche" im Stadtgebiet (Lkw-Routenplan).

8.1.2 Lärmminderungsmaßnahmen

Lärmschutz an Bundesautobahnen

Laut den Angaben des LANUV [10] sind im Oberhausener Stadtgebiet auf folgenden Abschnitten der Autobahnen Lärmschutzwände oder -wälle errichtet worden:

- A 2
 - beidseitig zwischen Königshardter Straße und Stadtgrenze.
- A3
 - Sterkrade-Nord: beidseitig zwischen Buchenweg und nördlicher Stadtgrenze, kein Lärmschutz im Bereich der Straße Zum Steinacker,
 - o Dunkelschlag: beidseitig zwischen Hiesfelder Straße und Weseler Straße,
 - o nördlich und südlich der Weißensteinstraße,
 - zwischen Biefang und Schwarze Heide: Von der Straße Im Erlengrund bis zur westlichen Stadtgrenze,
 - Lirich: beidseitig zwischen AK Oberhausen-West und AS 13 Oberhausen-Lirich (Lärmschutz auf der Westseite nicht durchgängig bis zur AS 13),
- A 42
 - Lirich: von Stadtgrenze bis Hamborner Allee (Südseite) und von Stadtgrenze bis Westmarkstraße (Nordseite),
 - o Buschhausen: südliche Auffahrt an der AS 9 Oberhausen-Buschhausen,
 - o AS 10 Oberhausen-Zentrum bis Breilstraße (Nordseite),
- A 516
 - o Im gesamten Stadtgebiet außer zwischen Dorstener Straße und Teutoburger Straße.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Die Vollständigkeit der Angaben lässt sich im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht überprüfen. Unvollständig ist zumindest der Bereich:

A 516: Der Lärmschutz ist im gesamten Stadtgebiet vorhanden, es bestehen keine Lücken.

In der 2. Stufe der Lärmminderungsplanung werden die Lärmkarten neu berechnet und der fehlend Lärmschutz korrigiert.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schallschutz erfolgten durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der

A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS Oberhausen-Sterkrade auf 80 km/h nachts (22-6 h) für den Pkw-Verkehr.

Als straßenbautechnische Maßnahme wurde

im Jahr 2007 an der A 516 (km 0 bis km 5) eine Deckschichterneuerung mit einem -2 dB(A)-Belag vorgenommen (Angabe des Landesbetriebs Straßenbau NRW).

8.1.3 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Von der Stadt Oberhausen wurden bereits straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen getroffen, die nicht aus Lärmschutzgründen angeordnet wurden, aber dennoch eine lärmmindernde Wirkung entfalten. Diese wurden wie folgt eingebunden.

Tempo 30-Zonen [11]

Bei den Tempo 30-Zonen handelt sich um Gebiete abseits des Vorbehaltsnetzes, in denen die Realnutzung durch Wohnen dominiert wird. In diesen Gebieten trägt die Geschwindigkeitsbegrenzung sowohl zur Lärmminderung als auch zur Verkehrssicherheit bei.

Lkw-Verbot

Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Omnibusse (Z 253) mit dem Zusatzzeichen Lieferverkehr frei (ZZ 1026-35). Die Ausweisung erfolgte stadtweit auf verschiedenen Straßenabschnitten, u. a. auf Abschnitten der belasteten Straßen.

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Auf einigen der betroffenen Stadtstraßen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (Z 274) entweder punktuell an Standorten mit hohem Querungsbedarf, z. B. vor Schulen oder Kindergärten, und zum Teil mit der Einschränkung "Gültig von 7-19 h" (ZZ 1040-30) eingerichtet.

8.1.4 Förderung des Umweltverbundes

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oberhausen

Das Hauptziel des 1993 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplans [12] war, einen stadtverträglichen Verkehr zu schaffen. Diese Aussage wurde 1994 mit dem Grundsatzbeschluss des Rates der Stadt Oberhausen, die Straßenbahn wieder einzuführen, konkretisiert. Um deren Effizienz zu gewährleisten, wurde das komplette ÖPNV-Netz überarbeitet. Rückhalt fand die Maßnahme durch die Auflage der Landesregierung zur Genehmigung der 35. Änderung des Gebietsentwicklungsplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf. Diese sieht vor, dass "mindestens 30 % des Verkehrsaufkommens der Neuen Mitte (Oberhausens) über den öffentlichen Personen-Nahverkehr abgewickelt werden." [13]

Ein erster Teil des neuen Nahverkehrsnetzes der STOAG (Stadtwerke Oberhausen AG) in Oberhausen ging am 02. Juni 1996 in Betrieb. Dieses Netz zeichnete sich durch eine hierarchische Gliederung (Straßenbahnen, City-Express-Busse und Stadtlinienbusse) und durch neue Linien, neue Takte, neue Fahrzeiten, neue Trassen, neue Haltestellen, neue Fahrzeuge und einem neuen Service aus. Außerdem gewährleistet der Anschluss der Busse an das rechnergestützte Betriebssystem den Vorrang an knapp 100 Signalanlagen (bei eventuellen Verspätungen).

Die umfassende Liniennetzreform 1996 mit neuen, strukturierten und getakteten Linien sowie der Einführung der ÖPNV-Trasse und dem rechnergestützte Betriebssystem, dass für Busse den Vorrang an knapp 100 Signalanlagen gewährleistet (vor allem bei Verspätungen), brachte eine erhebliche Leistungssteigerung und auch einen bedeutenden Fahrgastzuwachs mit sich. "Die Fahrgastzahlen der STOAG haben sich mit Einführung des neuen Netzes und Inbetriebnahme der ÖPNV-Trasse von 24,5 Mio. im Jahr 1995 auf 37,1 Mio. im Jahr 2000 erhöht" [14].

Planungen für einen weiteren Ausbau des Straßenbahnsystems um die Strecken

- Danziger Straße Ost (ab Mülheimer Straße Richtung Stadtgrenze) und
- Essen Frintrop bis Neue Mitte Oberhausen (Verlauf über Essener Straße)

existieren. Es kann aber kein Zeithorizont für diese Planungen festgelegt werden.

Nahverkehrsplan jder Stadt Oberhausen [15]

Eine Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplanes ist der erste Nahverkehrsplan (NVP) [15] für die Stadt Oberhausen, der im Jahr 1998 erstmals erstellt wurde. Bestandteil dieses Planes war das neue Liniennetz der STOAG von 1996.

Die Fortschreibung des kommunalen Nahverkehrsplans im Jahr 2005 gab Anlass, das gesamte Leistungsspektrum sowie das Nahverkehrsangebot auf den Prüfstand zu stellen. Die Stadt Oberhausen verfolgt weiterhin die erfolgreichen Ziele aus dem ersten Nahverkehrsplan, ist aber im Zuge der angespannten Haushaltslage dazu verpflichtet die ÖPNV-bedingten Ausgaben nach Möglichkeit zu begrenzen.

So wurde eine Liniennetzoptimierung mit Hilfe einer Schwachstellenanalyse, orientiert an den hohen Qualitätsanforderungen des Nahverkehrsplans, der Kunden der STOAG und einer umfangreichen Fahrgasterhebung, durchgeführt.

Das neue Liniennetz wurde wie in der Vergangenheit auch hierarchisch aufgebaut und unterteilt sich in die Produkte Straßenbahnen, SchnellBusse und StadtLinien. Dabei übernehmen die Schnellbusse und die Straßenbahn die stadtteilverbindende Funktion mit schneller direkter Li-



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

nienführung und überwiegenden 10 Minuten-Takten und ausgewählte Haltestellen. Die Stadtlinien hingegen haben stadtteilerschließende und Zubringerfunktionen und verkehren in der Regel im 20 Minuten-Takt, im Ausnahmefall im 30 Minuten-Takt. Sie bedienen alle Haltestellen.

Das neue Liniennetz 2006 ist in erster Linie ein nachfrageorientiertes Netz, welches das Ziel verfolgt, die Defizite im Stadtgebiet zu beseitigen (Erschließungslücken zu beheben), eine Verbesserung der Anpassung an das Angebot des Schienenpersonenverkehrs und eine Verbesserung der Verbindungen in die Nachbarstädte. Es besteht im Einzelnen aus (Stand 2008):

- 1 Straßenbahnlinie (112),
- 7 SchnellBus-Linien,
- 18 StadtLinien,
- 13 NachtExpress-Linien.

Fahrzeugflotte

Die Fahrzeuge der STOAG [14] erfüllen zum Teil schon die Abgasnorm für Lkw und Busse, um innerhalb der Umweltzone fahren zu dürfen. Die im Februar 2009 und Januar 2010 angeschafften Fahrzeuge (12 Gelenkbusse des Typs MAN Lion´s City A23 mit EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), 8 Busse Typ A21 mit EEV) übertreffen diese Abgasqualität. Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV) ist der gegenwärtig anspruchsvollste europäische Abgasstandard für Busse und Ikw.

Förderung des Fahrradverkehrs [16]

Auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes Oberhausen/Teilkonzept Radverkehr aus dem Jahre 1993 wurde schrittweise und zielgerichtet ein Bündel von Maßnahmen zugunsten des Fahrradverkehrs in Oberhausen umgesetzt. Dazu gehörten im Infrastrukturbereich u. a.

- die Schließung von Netzlücken durch den Ausbau von Radwegen und Radfahrstreifen,
- die Schaffung großräumiger städtischer/regionaler Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer auf stillgelegten Bahn- und Werkbahntrassen (insbesondere durch den RVR),
- der Aufbau eines gesamtstädtischen Wegweisungssystem (Alltags- und Freizeitziele); ergänzt durch das Radverkehrsnetz NRW,
- die Freigabe des Radverkehr in Einbahnstraßen in Gegenrichtung,
- Hinweise auf eine mögliche Weiterführung des Radverkehr am Ende einer Sackgasse,
- die Freigabe (z.T. zeitlich begrenzt) von Fußgängerzonen für den Radverkehr,
- Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen/Haltepunkten der Deutschen Bahn AG sowie an Haltestellen der Straßenbahn bzw. der SB-Buslinien und an potenziellen Zielpunkten (öffentliche Gebäuden und zentrale Innenstadtbereiche),
- die Einrichtung einer Radstation im Hauptbahnhof Oberhausen.

Diese Anstrengungen konnten u. a. durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 noch einmal verstärkt werden. Die darin enthaltenen Vorgaben für die Anlage von Angebotsund Schutzstreifen ermöglichte vielerorts eine zeitnahe Schließung von Netzlücken. Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung wurde als Regelelement eingeführt und die Überprüfung der vorhandenen Radverkehrsanlagen auf der Grundlage einer Reihe von Qualitätskriterien (insbesondere Breite, Führung, Belag) führte vielerorts zu einer Aufgabe der Benutzungspflicht und



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

brachte aber auch entsprechende qualitative Verbesserungen bei der Neuanlage von Radverkehrsanlagen mit sich.

2001 wurde die Stadt Oberhausen als Mitglied in die "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen" (kurz AGFS) aufgenommen. Bei den vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) durchgeführten Fahrradklimatests erreichte die Stadt Oberhausen in der Stadtgrößenklasse "über 200.000 Einwohner" in Jahren 2003 und 2005 jeweils den dritten Platz. Besonders positiv beurteilt wurden dabei die Erreichbarkeit des Stadtzentrums, die Öffnung von Einbahnstraßen, die Wegweisung sowie die Führung abseits von Hauptstraßen. Verbesserungsbedarf bestand demnach bei der Führung des Radverkehrs an Baustellen, bei der Verhinderung des illegalen Parkens auf Radwegen und der Reinigung der Radwege.

Im Vorfeld des Fahrradklimatests 2005 gab der ADFC Oberhausen/Mülheim e.V. in Zusammenarbeit mit der Neuen Ruhr Zeitung (NRZ) die Sonderbeilage "Oberhausen tritt in die Pedale" heraus, u. a. mit dem Ziel, der Leserschaft die wachsenden Möglichkeiten des Fahrradfahrens in Oberhausen näher zu bringen bzw. zum Radfahren zu animieren.

Auf der Grundlage der StVO-Novelle 2009 ("kleine Radverkehrsnovelle") sowie dem neuen Regelwerk "Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen" (ERA 09) wird die Radverkehrsförderung einen weiteren zielgerichteten Schub zur qualitativen Verbesserung der Infrastruktur erhalten.

8.1.5 Maßnahmen im Städtebau

Stadterneuerung [16]

In Oberhausen gibt es zwei Projektgebiete des Landesprogramms Soziale Stadt Nordrhein-Westfalen: Innenstadt Alt-Oberhausen und Lirich.

Im laufenden Projektgebiet Lirich wurden bereits einige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt. Eine Bürgerbefragung in diesem durch Verkehr, Lärm und Industrieimmissionen belasteten und wenig durchgrünten Stadtteil ergab eine geringe Zufriedenheit mit dem Straßenzustand. Lärm und zu hohe Geschwindigkeit des Verkehrs wurden als Schwächen genannt. Auf die Frage nach Verbesserungsvorschlägen/ Wünschen steht die "Verbesserung des Zustands von Straßen und Bürgersteigen" hinter "Mehr Sauberkeit auf Straßen und Plätzen" auf Platz zwei. Der Bereich Verkehr ist damit einer der Schwerpunkte in Lirich. Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Schulwegsicherung sind geplant. Die in diesem Stadtteil verlaufende Duisburger Straße als Teil des Lärmaktionsplans würde von Maßnahmen des Projektes profitieren.

Bauleitplanung - Bebauungspläne

Um die Orientierungswerte der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", 1. Ausgabe 1987, die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu beachten sind, einzuhalten, wurden in zahlreichen Bebauungsplänen Festsetzungen zum Schallschutz getroffen. In der Regel handelt es sich dabei um passive Maßnahmen (Bauelemente, besonders Schallschutzfenster) oder um Festsetzungen für die Lage von Wohn- und Ruheräumen innerhalb von Gebäuden. In Einzelfällen wurden Lärmschutzwände und/ oder -wälle festgesetzt.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

8.2 Belastungsschwerpunkte Bahnstrecke

Lärmsanierung an Bahnstrecken

Eine Maßnahme zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms wurde im Bearbeitungszeitraum des Lärmaktionsplans im Jahr 2009 in Form einer Schallschutzwand und passivem Schallschutz (Schallschutzfenster) umgesetzt (siehe Kap. 9.5).

Bauleitplanung

Festsetzungen zum Schallschutz sind auch in Bebauungsplänen entlang Schienenstrecken enthalten. Dies können bspw. sein:

- Passiver Schallschutz gemäß VDI-Richtlinie 2719 (Schallschutzfenster),
- Pufferzonen/ Abstandszonen zwischen der Bebauung und der Schienenstrecke,
- Schallgedämpfte Lüftungen.

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die EU geht bei der Umsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplans von dem Zeitfenster 2008 bis 2013 (fünf Jahre) aus. Alle nachfolgend aufgeführten in Planung befindlichen und zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen werden als kurzfristig zur Umsetzung innerhalb dieses Zeitraums bezeichnet.

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen die identifizierten Konfliktbereiche, die die Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit darstellen. Gefordert ist ein zielgerichtetes und damit aufwandsreduziertes Handlungskonzept von hoher Akzeptanz und Effizienz.

Die Lärmminderung im innerörtlichen Straßenverkehr stützt sich vor allem auf den Einsatz von kostengünstigen, straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -organisation (Markierung, Beschilderung) und punktueller baulicher Maßnahmen, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden können. Einige dieser Maßnahmen sollten mittel- bis langfristig ihren provisorischen Charakter verlieren. Für einige Straßenabschnitte gilt, dass Ausbaumaßnahmen, vor allem Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag, vorrangig und kurzfristig umgesetzt werden, um besonders hohe Lärmbelastungen abzubauen.

Aufklärung und Beratung von privaten Investoren über Maßnahmen zum Schutz von privaten Innen- und Außenflächen und deren Förderfähigkeit durch auf das Thema spezialisierte Berater. Internetpräsenz der Stadt mit Aufklärung über vorhandene Möglichkeiten, Ansprechpartnern (Berater) bei der Stadt und einem Forum zum Erfahrungsaustausch. Die Stadt Oberhausen verfügt über kein kommunales Förderprogramm, es wird lediglich auf das Förderportal Lärmschutz des MUNLV hingewiesen.

Bereiche mit Immissionen durch Schiene (DB AG) und Autobahn erfordern dagegen hauptsächlich abwehrende Maßnahmen (aktiven Lärmschutz, Lärmschutz an der Quelle). Begleitende Maßnahmen zur Lärmminderung in und zur städtebaulichen Aufwertung angrenzender Straßen unterstützen diesen Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans.

Mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen kurzfristig (bis 2013) vor allem sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR97) möglichst unterschritten werden. Mittelfristig sollen die Maßnahmen hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmvorsorgegrenzwerte gemäß 16. BlmschV) ausschließen und den vorrangigen Schutz der Nachtruhe beinhalten.

Die Stadt Oberhausen ist bestrebt, nicht nur die Lärmimmissionen sondern auch die Schadstoffbelastungen zu senken. Inwieweit lärmmindernde Maßnahmen und Begrünungsmaßnahmen eine Schadstoffverringerung nach sich ziehen, ist jedoch nicht immer bekannt. Auch kann es Diskrepanzen zwischen Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Durchlüftung der Stadt und zum Lärmschutz geben, wie z. B. die Schließung einer Baulücke zur Verminderung des Lärms in den straßenabgewandten Freiflächen und die Offenhaltung einer wichtigen Frischluftschneise.

In Bebauungsplänen insbesondere aus den 1960er- und 1970er-Jahren waren Lärmschutzmaßnahmen wegen fehlender Umweltgesetzgebung noch kein Thema. Zudem waren die damaligen Verkehrsmengen in vielen Fällen sicherlich deutlich geringer als heute (sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr). In diesen Fällen sollte geprüft werden, ob eine Überarbeitung sinnvoll ist, damit der heutige Standard des Schallschutzes in zukünftigen Planungsprozessen beachtet wird. Bei Maßnahmen zum Lärmschutz konzentriert sich die Stadt Oberhausen zunächst auf die im Verfahren befindlichen oder neu aufzustellenden Pläne.

9.1 Maßnahmen im Verkehrssystem

Direkte und indirekte Maßnahmen zur Lärm- und Schadstoffbekämpfung wurden bereits umgesetzt oder angegangen:

- Die Stadt Oberhausen ist Mitglied der "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V." (AGFS). Der Lärmaktionsplan unterstützt eine fahrradfreundliche Gestaltung der Straßenräume und die Schließung von Lücken im innerstädtischen Radverkehrsnetz. Die Umsetzung des städtischen Radwegenetzes einschließlich ergänzender Infrastrukturanlagen soll in einem fortlaufenden Prozess bis 2013 abgeschlossen sein.
- Seit dem 1. Juli 2009 ist die Stadt Oberhausen Mitglied im Pendlernetz NRW (künftig "Mitpendler NRW", Federführung liegt beim VRR AöR). Diese Internetplattform bietet ein Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften an. In Ballungsräumen soll dadurch der Anteil des MIV reduziert und somit ein Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstoßes und der Feinstaubbelastung geleistet werden. Darüber hinaus besteht auch eine Verknüpfung zum ÖPNV, da die Plattform bei fehlender Fahrgemeinschaft eine Alternative mit Bus und Bahn anbietet. Somit wird auch der Umweltverbund gefördert. Oberhausen führt derzeit im Rahmen des Luftreinhalteplans Werbemaßnahmen für das Serviceangebot "Mitpendler NRW" durch und es soll in den Internetauftritt der Stadt integriert werden. Die Vertragslaufzeit beträgt zunächst 2,5 Jahre. [17]
- Im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms 2009 stellten die Stadtwerke Oberhausen einen Förderantrag für den Umbau von Bushaltestellen auf Niederflurbustechnik. Die Förderung setzt voraus, dass die Projekte innerhalb von drei Jahren begonnen bzw. umgesetzt werden.
- In der Holtener Straße werden durch die Neuaufteilung des Straßenraums (u.a. durch die Anlage von Radwegen und Abbiegestreifen) Verkehrsablauf und -sicherheit verbessert. Lärm- und Schadstoffbelastung werden durch Stauminderung, Verkehrsverstetigung und den Einbau eines neuen Straßenbelags (Splittmastix 0/11) reduziert. Des weiteren werden passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt: 196 Fenster werden durch Fenster mit einer höheren Schallschutzklasse ersetzt.
- In der 1. Stufe der Lärmminderungsplanung werden nur einzelne Straßen(-abschnitte) untersucht. In der 2. Stufe erfolgt jedoch eine flächedeckende Betrachtung, so dass es sinnvoll sein kann, sich schon jetzt im Rahmen weiterer Planungen zur Busbeschleunigung und mit der Aufstellung des Verkehrsmodells auf diese Phase vorzubereiten.

Von der Stadt Oberhausen wurden bereits straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmminderndem Charakter getroffen (siehe Kap. 8.). In den Lärmaktionsplan können die zumeist punktuellen oder zeitlich begrenzten Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur bedingt eingehen. Die Begrenzung auf den Zeitraum von 7-19 Uhr macht eine Übertragung auf die Lärmberechnungen nicht möglich, da sie nicht im Zeitfenster des L_{day} von 6-18 Uhr liegt und deshalb nicht in die Berechnung des L_{day} einging. Die sich aus dieser Anordnung ergebende Lärmminderung blieb deshalb in der Berechnung der Lärmkarten und der Betroffenen unberücksichtigt, woraus sich ergibt, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in die Maßnahmenpakete für die einzelnen Straßenabschnitte eingeht.

Bauliche Maßnahmen

Beim Straßenbauprogramm berücksichtigt die Stadt Oberhausen generell den Einbau von lärmarmen Oberflächen. Auch im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes werden die Möglichkeiten der Lärmminderung überprüft. Aufgrund der Örtlichkeiten und städtebaulichen Rahmenbedingungen lehnt die Stadt Oberhausen den Bau von Lärmschutzwänden an Stadtstraßen ab. Der Einsatz von passivem Schallschutz bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen wird nur im Zusammenhang mit GVFG-Förderung (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) in Betracht gezogen, da die Stadt aus finanziellen Gründen kein kommunales Förderprogramm aufstellen kann.

9.2 Belastungsachsen Stadtstraßen

Im folgenden Kapitel werden die Minderungsmaßnahmen für die lärmbelasteten Stadtstraßenabschnitte vorgeschlagen. Zur besseren Übersicht werden die Straßenachsen unter getrennten Kapiteln 9.2.1 bis 9.2.9 aufgeführt und nach Bedarf in Abschnitte unterteilt.

Die Grundlagen zur Entwicklung von Maßnahmen sind in Tabellen zusammengefasst. Die notwendigen Daten ergeben sich aus

- den Daten der Lärmkartierung. Die Angabe des höchsten Fassadenpegels auf dem jeweiligen Abschnitt gibt eine Einordnung in die Höhe der Belastung der Wohngebäude innerhalb der 5 dB-Isophonenbänder bzw. in die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maβnahmen.
- Angaben der Stadt Oberhausen.
- Angaben der Polizei über Unfallhäufigkeit.
- Angaben der Öffentlichen Verkehrsbetriebe.
- der Begehung der Straßen zwischen Mai und Oktober 2009 durch PRR. Die Ortsbegehungen ermöglichen die individuelle Betrachtung der Straßenabschnitte, wodurch eine größere Bandbreite an lärmmindernden und gestalterischen Maßnahmen identifiziert werden kann, die individuell und punktuell auf die örtliche Situation eingeht. Aufgenommen wurden u.a. die Aufteilung des Straßenraums, Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsführung, Beschilderung, Querungssicherungen, Ausbauzustand von Fahrbahn und Nebenanlagen, Nutzerverhalten (z. B. Fahrverhalten oder Querung von Fußgängern an ungesicherten Stellen), Parkdruck sowie vorhandener Lärmschutz an der Lärmquelle. Informationen über Straßengestaltung (z. B. Grünanteil, Mobiliar), Bebauung und deren Nutzung, Erhaltungszustand von Gebäuden (Leerstand, Verfall, Maßnahmen zur Lärmminderung) und Baulücken wurden, soweit möglich, ebenfalls erhoben.

Besonderheiten und Zusammenhänge mit dem innerstädtischen Verkehrsnetz, die außerhalb dieses Schemas auf die Benennung von Maßnahmen Einfluss haben können, werden ergänzend textlich beschrieben. Die Maßnahmen werden erläutert (grau unterlegte Kästen) und zeichnerisch, wegen der leichteren Orientierung überwiegend in Luftbildern, dargestellt.

Da in den Maßnahmenvorschlägen die Installation von "Dialog-Displays" häufig vorgeschlagen wird, wird die Maßnahme an dieser Stelle kurz vorgestellt:



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen



Quelle: www.tagblatt.ch

Ein Dialog-Display ist eine Präventivmaßnahme, um überhöhten Geschwindigkeiten entgegenzuwirken. Das Gerät misst die Geschwindigkeit der Fahrzeuge und kommentiert diese mit "Langsam" oder "Danke". Bei Modellen mit genauer Geschwindigkeitsanzeige wurde festgestellt, dass diese vielfach zu überhöhten Geschwindigkeiten beitrugen, indem sie zu "Geschwindigkeitsrekorden" animierten. Das hier vorgestellte Dialog-Display lobt bzw. ermahnt die Autofahrer. Das System wurde von Siemens und dem Verkehrstechnik-Entwickler RTB entwickelt.

9.2.1 Oberhausen Königshardt, Achse Höhenweg - Hartmannstraße - Fernewaldstraße (L 21)

Die L 21 verbindet die Stadtteile Bottrop-Fuhlenbrock, Königshardt und Sterkrade-Nord und führt über die Anschlussstelle Dinslaken-Süd (A 3) zur Anschlussstelle Dinslaken-Hiesfeld (A 59). Durch die farblich gleiche Gestaltung von Fahrbahn und Nebenanlagen durch die teilweise Asphaltierung der Nebenanlagen wirkt der Straßenraum sehr breit, was zu höheren Geschwindigkeiten beiträgt. Die Radverkehrsführung ist nicht kontinuierlich, was bei Radfahrern Unsicherheiten hervorruft.

Abschnitt 1 - Höhenweg

	68.	Oberhausen k	(önigshardt, Ab	schnitt 1	- Höh	enweg					
	König Mark		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassaden pegel max mal		maxi- troffe		
Mark			bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
		Buchenweg	Am Lohbruch	16.234	3	30 (7-19 h)	64,9	56,1	0	37	
		Am Lohbruch	Königshardter Stra- ße			50	68,8	60,0	186	403	
Lärmminderungsp	otenziale	Bestandsbeschreibung				F	Anmerku	ungen			
Straßeninfra-	Fahrbahn	Zweistreifig									
struktur	Nebenanlagen	Parkstreifen auf beiden Straßenseiten, Radweg beidseitig, breiter Gehweg				ınlagen ha ten nach ι					
Straßenverkehrsre nahmen	echtliche Maß-	Königshardter Straße ferverkehr frei, Königshardter Straße schwindigkeit 30 km/l									
Unfallhäufigkeiten		Unfälle im Kreuzungs	bereich Königshardter	Straße							
ÖPNV		Buslinie: 976, SB 92, SB 94, NE 2, NE 6, TB 3; Halte- stelle Falkestraße			Bushaltebuchten, dynamische Abfahrtsanzeige						
Realnutzung		Nordostseite: Mischnutzung und reine Wohnnutzung, Südwestseite: Gewerbliche Nutzung, dort aber auch Wohardter Straße: Reine Wohnnutzung.			nen (Ecl	e Falkestr	аßе), F	alkestra	ße bis K	(önigs-	
Baustruktur		Nördlich Königshardter Straße geschlossene Bebauung (6- bis 7-geschossig) mit Geschäftsbesatz. Ab Falkestraße: offen, 2- bis 3-geschossig									



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Lärmrelevante Besonderheiten

Der auf den Kfz-Verkehr optimierte Straßenquerschnitt, die Abstände der Bebauung zum Straßenraum und die unterbrochene Bebauung tragen nicht zur Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit bei. Die auf einen Abschnitt und temporär begrenzte Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h spart die Nachtstunden mit sehr hohen Belastungswerten aus.

Mit den straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wurden bereits wesentliche Lärmminderungsmaßnahmen umgesetzt. Zwischen AS Dinslaken-Süd und Kirchhellener Straße: Lkw-Verbot, Lieferverkehr frei (siehe Kap. 9.1).

Der Straßenzug Fernewaldstraße - Hartmannstraße - Höhenweg ist im Fall eines Staus bzw. Autobahnsperrung als Umleitungsstrecke (U 60, U 3) ausgewiesen.



Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h ab Buchenweg bis Falkestraße. Alternativ: Prüfung einer Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag. Die bereits vorhandene temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung Falkestraße bis Königshardter Straße wird auf 6-18 h ausgeweitet.

Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts bei Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A) bei Einbau des lärmarmen Asphalts.

- Südlich der Bebauung um den Knotenpunkt Höhenweg/ Buchenweg bricht die Bebauung einseitig ab (gegenüber weiterhin Einzelhausbebauung mit Vorgärten) und verdichtet sich erst wieder nördlich der Nordstraße. Auf diesem Abschnitt besteht die Gefahr, dass überhöhte Geschwindigkeiten gefahren werden. Deshalb wird ein Dialog-Display etwa 50-70 m nördlich der Nordstraße in Richtung Königshardter Straße empfohlen.
- Frühzeitiger Hinweis auf das Lkw-Fahrverbot an A 2 und A 3 (Maßnahmen an Bundesautobahnen sind vom Land in Auftragsverwaltung des Bundes auszuführen).
- Prüfauftrag: Mischstreifen anstatt Linksabbieger- plus Geradeaus- und Rechtsabbiegerfahrstreifen im Knotenpunkt Höhenweg/ Pfalzgrafenstraße (Parkstreifen vorziehen) zugunsten einer Abstandsgewinnung zur stark belasteten Wohnbebauung. Zur Überprüfung der Machbarkeit ist eine Leistungsfähigkeitsprüfung des Knotens notwendig. Bei positivem Prüfergebnis: -1,0 bis -1,5 dB(A).
- Prüfauftrag: Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete (Aufwertung des Straßenraums).
- Beidseitig Fahrbahnbegrenzungslinien in ca. 40-50 cm Abstand zu den Borden (Fahrbahnverengung, Unterstützung der zulässigen Geschwindigkeit). Der Raum wird weiterhin als Überstand für große Fahrzeuge (Lastverkehr, Busse) genutzt und kann punktuell den Baumbeeten (siehe oben) zur Unterbrechung der Parkstreifen zugeschlagen werden.



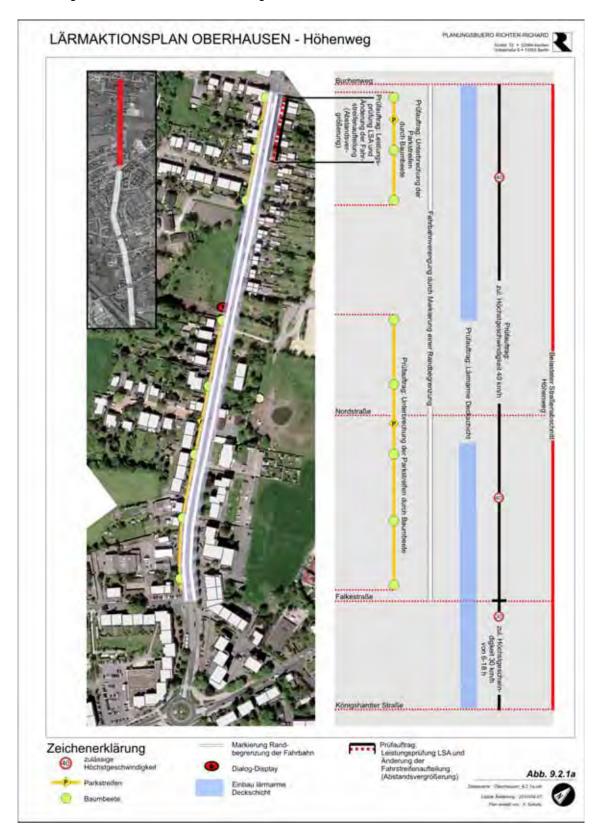
Höhenweg: Ab Nordstraße Richtung NW



Höhenweg mit Baumbeet (Montage)



Abbildung 9.2.1a: Abschnitt 1 - Höhenweg



Abschnitt 2 - Hartmannstraße

	0000	Oberhausen Ko	önigshardt, Ab	schnitt 2	- Hartı	mannst	raße					
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	Fassaden- pegel maxi- mal		Zahl d troffe	ler Be- enen		
		von	bis	1	in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}		
A2 E34	164	Königshardter Straße	Krähenstraße	17.455	3	30 (7-19 h)	65,8	57,1	78	131		
		Krähenstraße	Hohe Straße			30 (7-19 h)	70,5	61,7	87	128		
Lärmminderungs	potenziale	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen							
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Fußgängerbedarfsampel in Höhe Krähenstraße				ell ausgebe deshalb E n						
	Nebenanlagen	Teilweise breite Gehwege, beidseitig abschnittsweise Parkstreifen			ten eins	setzungsb chl. Verleg decke (Pa	gung (G					
Straßenverkehrsr nahmen	rechtliche Maß-	Königshardter Straße bis Hohe Straße: Lkw-Verbot, Lieferverkehr frei, sowie Reduzierung der zul. Höchst- geschwindigkeit auf 30 km/h, 7-19 h										
Unfallhäufigkeiter	ı	Unfälle im Kreuzungsb	ereich Königshardter	Straße								
ÖPNV		Buslinien: 952, SB 92. SB 94, NE 6, TB 3; Haltestelle Hartmannschule: 952, NE 6; Haltestelle Hohe Straße: 952, SB 92, SB 94, NE 6				traße ohne ne Straße						
Realnutzung		Angrenzend hauptsächlich Wohnnutzung, Supermarkt zw Südwestseite, Geschäftsbesatz im Erdgeschoss anschlie							straße a	uf der		
Baustruktur		Vorwiegend offen, 2- b bauung, Geschosswoh		zelhausbe-		d der Gebä bebauung			raße durch ndsgrün			

Lärmrelevante Besonderheiten

Mit den straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wurden bereits wesentliche Lärmminderungsmaßnahmen umgesetzt. Zwischen AS Dinslaken-Süd und Kirchhellener Straße: Lkw-Verbot, Lieferverkehr frei (siehe Kapitel 9.1).

Auffallend ist die optische Aufweitung des Straßenraums durch die annähernd durchgängigen, asphaltierten Parkstreifen auf den Nebenanlagen. Die Notwendigkeit der Parkstreifen ist (abschnittsweise) zu hinterfragen, da die angrenzenden Grundstücke ausnahmslos großzügige Zufahrten zu Parkplätzen und Garagen besitzen. Die Nachfrage nach Parkraum besteht jedoch durch die Nutzer der Sportanlage (Turnhalle).

Der Straßenzug Fernewaldstraße - Hartmannstraße - Höhenweg ist im Fall eines Staus bzw. Autobahnsperrung als Umleitungsstrecke (U 60, U 3) ausgewiesen.

Maßnahmen zur Lärmminderung

- Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h ab Krähenstraße bis Hohe Straße. Alternativ: Prüfung einer Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag. Die bereits vorhandene temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung Königshardter Straße bis Krähenstraße wird auf 6-18 h ausgeweitet. Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts bei Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A) bei Einbau des lärmarmen Asphalts.
- Dialog-Display zwischen Pfälzer Straße und Krähenstraße vor Bushaltestelle zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Prüfung einer Fahrbahnverengung auf ca. 6,80 m Breite mittels beidseitiger Fahrbahnbegrenzungslinien in ca. 40-50 cm Abstand zu den Borden (Unterstützung der zulässigen Geschwindigkeit). Der Raum steht weiterhin als Überstand zur Verfügung.
- Prüfauftrag: Markierung eines Radfahrstreifens oder Angebotsstreifens.
- Prüfauftrag: Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete.



Hartmannstraße zwischen Hohe Straße und Krähenstraße

Abbildung 9.2.1b: Abschnitt 2 - Hartmannstraße



Abschnitt 3 - Hartmannstraße

7 4		Oberhausen K	önigshardt, Abs	schnitt 3	- Hartı	mannst	raße				
		Lärmquelle: Kfz-Verke	ehr	DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	Fassaden- pegel maxi- mal		Zahl d troffe	ler Be- enen	
		von	bis		in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
6 - A2 E34 550		Hohe Straße	Matzenbergstraße	17.455	3	50	70,1	61,4	79	79	
		Matzenbergstraße	Kirchhellener Stra- ße			50	69,8	61,2	83	92	
Lärmminderungs	potenziale	Bestandsbeschreibung				F	\nmerki	ungen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Querung: Matzenbergstraße	ssicherung (Mittelinsel)	in Höhe	Punktuell sanierte Fahrbahn (Schnittstellen), Belag abgefahren						
	Nebenanlagen	Abschnittsweise Längsparkstände, breiter Gehweg, ab Krähenstraße Straßenbegrünung				edingte Sc Verlegunç Parken)					
Straßenverkehrs nahmen	rechtliche Maß-	Hohe Straße bis Kirchhellener Straße: Lkw-Verbot, Lieferverkehr frei									
Unfallhäufigkeite	n	Unfall im Längsverkehr, mehrere Unfälle im Kreuzungsbereich Kirchhellener Straße									
ÖPNV		Buslinien: 952, SB 92 Matzenbergstraße: SI	, SB 94, TB 3, NE 6; Ha B 92, SB 94, NE 6	altestelle:							
Realnutzung		Nordostseite: Wohnnutzung und offener Zugang zu Klein Südwestseite: Wohnnutzung und landwirtschaftliche Fläci				age (Parkı	olatz zu	r Hartma	annstraf	3e),	
Baustruktur		2- bis 3-geschossig, Einzelhausbebauung, Mehrfamilien- häuser Vorgrün zwischen Bebauung und Stra					Straße	nraum			

Lärmrelevante Besonderheiten

Durch das ganztägige Lkw-Verbot (s. Kapitel 9.1) wurde bereits ein Beitrag zur Lärmminderung geleistet. Um unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/nachts zu gelangen, müssen weitere lärmmindernde Maßnahmen ergriffen werden.

Auffallend ist die optische Weite des Straßenraums durch die annähernd durchgängigen, asphaltierten Parkstreifen auf den Nebenanlagen. Das öffentliche Parkangebot ist angesichts des privaten Stellplatzangebots zwar (teilweise) zu hinterfragen, allerdings besteht die Nachfrage nach Parkplätzen durch die vorhandene Kleingartenanlage.

Der Straßenzug Fernewaldstraße/ Hartmannstraße/ Höhenweg ist im Fall eines Staus bzw. Autobahnsperrung als Umleitungsstrecke (U 60, U 3) ausgewiesen.

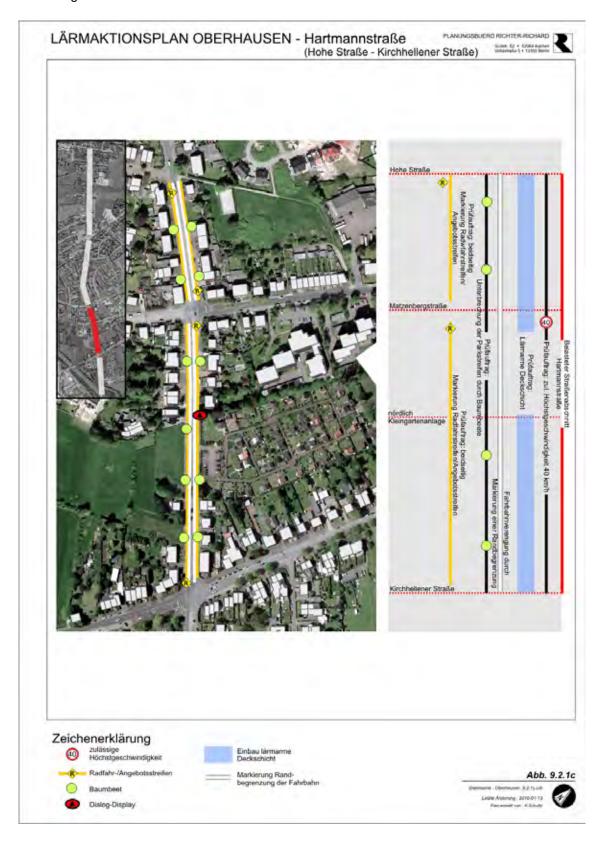
Maßnahmen zur Lärmminderung

- Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Alternativ: Prüfung einer Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag.
 Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts bei Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A) bei Einbau des lärmarmen Asphalts.
- Dialog-Display mit Beginn der Bebauung nördlich der Kleingartenanlage zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Beidseitig Fahrbahnbegrenzungslinien in etwa 40-50 cm Abstand zu den Borden (durch Fahrbahnverengung Unterstützung der zulässigen Geschwindigkeit).
- Prüfauftrag: Markierung eines Radfahrstreifens oder Angebotsstreifens.
- Prüfauftrag: Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete.



Hartmannstraße zwischen Kirchhellener Straße und Matzenbergstraße

Abbildung 9.2.1c: Abschnitt 3 - Hartmannstraße



Abschnitt 4 - Fernewaldstraße

		Oberhausen Kö	önigshardt, Abs	schnitt 4	- Fern	ewalds	traße	;			
A		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	Fassaden- pegel maxi- mal		Zahl d troffe		
Star-States		von	bis		in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
		Kirchhellener Straße	AS OB-Königshardt	20.503	3	50	68,3	60,4	46	50	
Lärmminderungs	spotenziale	Besta	ndsbeschreibung		Anmerkungen						
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Aufweitung an den Knotenpunkten durch Linksabbiegefahrstreifen			Im Grur	ndsatz gute	er Zusta	ind			
	Nebenanlagen	Südwestseite: Kirchhellener Straße bis AS OB-Königshardter Straße Gehweg für Radverkehr frei, Parkstreifen vor Bebauung Nordostseite: Parkstreifen vor Gehweg			der Gru	eifen: Deck ndstücksz ge: An Une	ufahrter	ı .		Ū	
Unfallhäufigkeite	n	Unfälle im Kreuzungsb	ereich Kirchhellener S	Straße							
ÖPNV		Buslinie: TB 3			Keine Haltestelle						
Realnutzung		Nordostseite: Reine Wohnnutzung Südwestseite: Seniorenheim)									
Baustruktur		2- bis 3-geschossig, Einzel-/Doppelhausbebauung			der Feri	n sind Gel newaldstra nd Kirchhe	ße zwis	schen A			

Lärmrelevante Besonderheiten

Auch auf der Fernewaldstraße fällt auf, dass sich vor den Grundstücken mit Zufahrten ein durchgängiger Parkstreifen befindet. Die Nähe zur Anschlussstelle OB-Königshardt an der A 2 lässt ihn aber zum Pendlerparkplatz werden, so dass nicht alle Parkplätze entfernt werden können.

Der Straßenzug Fernewaldstraße - Hartmannstraße - Höhenweg ist im Fall eines Staus bzw. Autobahnsperrung als Umleitungsstrecke (U 60, U 3) ausgewiesen.

Auf der Südwestseite geht der straßenbegleitende separate Radweg (Zweirichtungsverkehr) direkt in den Gehweg (Radfahrer frei) über und führt dann bis zur Hohe Straße. Da hier kein Zweirichtungsverkehr ausgewiesen ist, führt die vorhandene Praxis zu Unsicherheiten, zumal der Gehweg von der Breite her nicht für eine Mischnutzung geeignet ist.

Maßnahmen zur Lärmminderung

Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Alternativ: Prüfung einer Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag.

> Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts bei Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A) bei Einbau des lärmarmen Asphalts.

- Frühzeitiger Hinweis auf das Lkw-Fahrverbot auf der A 2 (Maßnahme an Bundesautobahnen fällt in die Straßenbaulast des Landes in Auftragsverwaltung des Bun-
- Beidseitig Fahrbahnbegrenzungslinien in etwa 40-50 cm Abstand zu den Borden (Fahrbahnverengung unterstützt reduzierte Geschwindigkeit) von Kirchhellener Stra-Be bis Malmedystraße.
- Prüfauftrag zur Förderung des Radverkehrs
 - Südwestseite: Aufgabe des kurzen Parkstreifens zur Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs. Von Malmedystraße bis Anschlussstelle OB-Königshardt Hinweis auf Zweirichtungsverkehr (Verlängerung des einseitigen Radwegs entlang anbaufreie Landstraße).
 - Querungssicherung für Radfahrer in Höhe Malmedystraße.

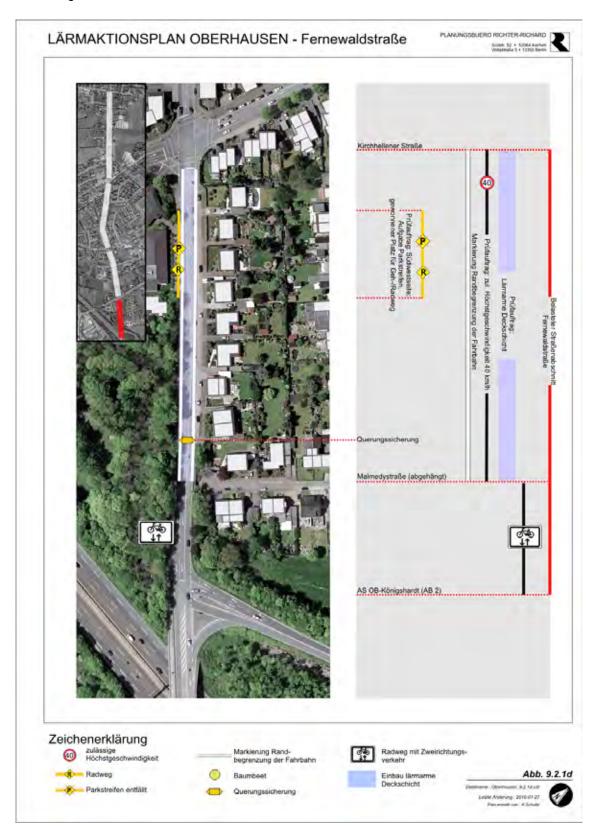


Fernewaldstraße zwischen Kirchhellener Straße und A 2 Fernewaldstraße zwischen A 2 und Kirchhellener Straße





Abbildung 9.2.1d: Abschnitt 4 - Fernewaldstraße



9.2.2 Osterfelder Straße (L 450)/ Bottroper Straße

O'BL	A	Oberhausen O (Osterfelder St	sterfeld, Osterf raße bis Westf				Bottr	oper	Straß	Se	
The Control of the		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		DTV	ca. Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassaden- pegel maxi- mal		Zahl d troffe		
anni-il		von	bis		III 70		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
15 11 OH		Waghalsstraße	Wittekindstraße/ Arminstraße	25.328	3	50	69,8	61,2	168	168	
Lärmminderungs	spotenziale	Bestandsbeschreibung				P	nmerku	ıngen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig, Linksabbi straße und die Zufahrt		Wittekind-	Guter Z	uter Zustand					
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennter (Parkstreifen, beidseitig		gelagerter		ter Ausba tztem Rad		der Nebenanlagen mit rot eg			
Straßenverkehrs schränkung	srechtliche Be-	Die Bahnunterführung Wittekindstraße ist für nicht befahrbar. Waghalsstraße: Einba Straße. Fußgängerbedarfsam ße.	Fahrzeuge über 3,40 hnstraße in Richtung	m Höhe Osterfelder							
Unfallhäufigkeit		Fahrunfälle/ Unfälle im	Längsverkehr auf A	12	Betroffener Straßenabschnitt ohne Unfälle						
ÖPNV		Buslinien: 958, NE 3; I	Haltestelle: Arminstraß	še	geweite	elle ohne E ter Fahrba seite vorh	hn, We				
Realnutzung		Wohnnutzung dominie	ert		-						
Baustruktur		Geschlossen, 3- bis 4- ne am Eckhaus Wagh				ndere Eck traße insta				Oster-	

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Osterfelder Straße stellt eine attraktive Verbindung für den Pkw-Verkehr zwischen Oberhausen und Bottrop dar.

Die von dem betroffenen Straßenabschnitt abgehenden Straßen erschließen die Wohnbebauung und einzelne Kleinbetriebe auf der isolierten Baufläche zwischen A 42 und Güterbahnstrecke. An der Arminstraße liegen in zweiter Reihe hinter der Straßenrandbebauung der Osterfelder Straße die Schillerschule und die Overberg-Schule. Die Schulen werden vom ÖPNV bedient (Bushaltestellen auf der Arminstraße).

Nordwestlich der Schienenunterführung endet die Osterfelder Straße an der Bottroper Straße. Diese weist bis zur Westfälischen Straße auch belastete Wohngebäude auf und wird textlich in diesen Abschnitt aufgenommen.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Maßnahmen zur Lärmminderung

- Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Waghalsstraße und Cheruskerstraße (Minderungspotenzial: -2,4 dB(A) ganztags bis 3,0 dB(A) nachts). Die Temporeduzierung ist nicht nur zur Lärmentlastung, sondern auch zur Sicherheit der Anwohner empfehlenswert. Der Knotenpunkt Osterfelder Straße/ Arminstraße soll deshalb in die Temporeduzierung einbezogen werden.
- Austausch der Fahrbahndecke gegen einen lärmarmen Belag (-2 dB(A) bis -4,0 dB(A)). Aufgrund des guten Straßenzustandes kann der Einbau von lärmarmem Belag in Zusammenhang mit anderen Straßensanierungsarbeiten erfolgen und wird deshalb der langfristigen Strategie zugeordnet. Aus lärmmindernder Sicht kann nach Einsatz des lärmarmen Fahrbahnbelags die Geschwindigkeitsreduzierung aufgehoben werden, da die Motorgeräusche bei niedrigen Geschwindigkeiten die Rollgeräusche der Reifen übersteigen.
- Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots (Lieferverkehr frei (ZZ 1026-35) , zeitliche Begrenzung eventuell in Abstimmung mit dem Verkehrsbedarf des Güterbahnhofs. Evtl. Prüfung, ob der Lkw-Verkehr generell nur in eine Fahrtrichtung zugelassen werden kann.

Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 dB(A) bis -4,5 dB(A) je nach Höhe des Rückgangs.

Prüfauftrag: Verdeutlichung der Nachrangigkeit von Arminstraße, Wittekindstraße und Waghalsstraße durch Straßenverengung im Einmündungsbereich.

Bei positivem Prüfergebnis: -1,0 dB(A) bis -1,5 dB(A)).

- Prüfauftrag zur Umlenkung des Verkehrs in/aus Richtung Bottrop. Nur durch eine grundlegende Verringerung des Verkehrsaufkommens kann eine nachhaltige Entlastung des betroffenen Straßenabschnitts erfolgen.
- Prüfauftrag Bottroper Straße: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zwischen Osterfelder Straße und Märkische Straße. Da der Straßenabschnitt in südwestlicher Fahrtrichtung ein leichtes Gefälle aufweist, sollte die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch ein Dialog-Display unterstützt werden.

Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts.

 Prüfauftrag Bottroper Straße: Beidseitige Fahrbahnbegrenzungslinien in ca. 40-50 cm Abstand zu den Borden (Fahrbahnverengung, Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit). Der Raum wird weiterhin als Überstand für große Fahrzeuge (Lastverkehr, Busse) genutzt.





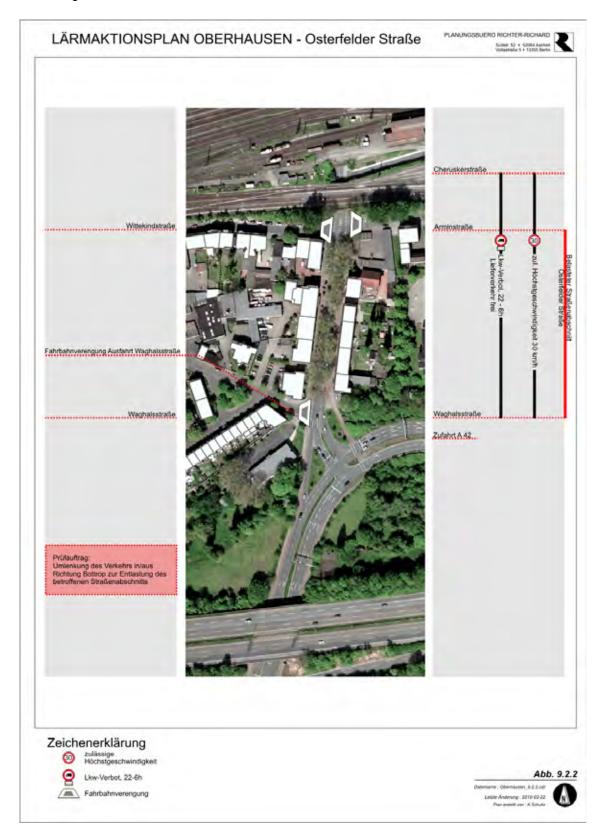




Waghalsstraße: Einbahnstraße



Abbildung 9.2.2: Maßnahmenübersicht Osterfelder Straße



9.2.3 Achse Buschhausener Straße - Ebertstraße (L 215)

Abschnitt 1 - Buschhausener Straße

			Buschhausen ehr	er Straße	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	pegel	aden- maxi-		ler Be- enen	
		von	bis		in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
£ 4//2	M 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	Duisburger Straße	Hansastraße	19.848	5 50 71,4 62,6 4				448	465	
Lärmminderung	gspotenziale	Best	andsbeschreibung			F	nmerki	ungen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig + zusätzlicher Fahrstreifen mit Aufteilung: Linksabbiegefahrstreifen ab Metzgerstraße in die Duis- burger Straße, ab Metzgerstraße in die Gustavstraße, ab Hansastraße in Allenberger Straße und Gustavstra- ße; Aufweitung auf vier Fahrstreifen (Rechtsabbiege- fahrstreifen) im Knotenpunkt Hansastraße/ Ebertstraße			Die Fah	ırbahn ist i	n guten	n Zustar	nd		
	Nebenanlagen		Beidseitig getrennter Geh- und Radweg, vorgelagerte Parkstreifen mit Baumbeeten			ùuerungsm ì Verkehr a					
Straßenverkehr nahmen	rsrechtliche Maß-	LSA an allen Kreuzur ohne LSA-Sicherung	ngen; Einmündung M	etzgerstraße							
Unfallhäufigkeit		Einbiegen/ Kreuzen-l Abbiegen-Unfall an K									
ÖPNV		Buslinien: 939, 976, 1	NE 8; Haltestelle: Gu	stavstraße	raße Haltestellen liegen südlich der Gustav Wetterschutz, keine Bushaltebuchten					aße;	
Realnutzung		Realnutzung: Mehrhe einzelt Ladenlokale, z						er Gusta	ıvstraße	ver-	
Baustruktur		Vorwiegend geschlos 3- bis 4-geschossig	sene Straßenrandbe	bauung,							

Lärmrelevante Besonderheiten

Die nördlich der Duisburger Straße gelegenen Gewerbestandorte sind über die Anschlussstelle OB-Buschhausen an die A 42 angeschlossen, Industrie und Gewerbe westlich des Hauptbahnhofs werden nach Norden über die Achse Concordiastraße (K 17) - Duisburger Straße (B 231) westlich des belasteten Straßenabschnitts der Buschhausener Straße erschlossen. Der für Oberhausener Verhältnisse sehr hohe Lkw-Anteil lässt sich deshalb kaum nachvollziehen.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Maßnahmen zur Lärmminderung

- Prüfauftrag: Sperrung von zulaufenden Straßen für den Lkw-Verkehr auf der Westseite der Buschhausener Straße: Gustavstraße und Theresenstraße, Altenberger Straße zwischen Theresenstraße und Buschhausener Straße. Bei positivem Prüfergebnis: -1,0 dB(A) bis -1,5 dB(A)).
- Ausbau der Hansastraße zur Entlastung von Buschhausener Straße und Ebertstraße:
 Entfernung des Kopfsteinpflasters, Einbau eines Deckenüberzugs.
- Prüfauftrag: Sperrung von zulaufenden Straßen für den Lkw-Verkehr auf der Ostseite der Buschhausener Straße: Hansastraße von der Straße In der Heide bis Buschhausener Straße, Gustavstraße und Altenberger Straße von Güterstraße bis Buschhausener Straße (Minderung des Lkw-Anteils, Verstetigung durch Beschleunigung/Verringerung der einfahrenden Verkehre. Bei positivem Prüfergebnis: -1,0 dB(A) bis -1,5 dB(A)).

Die Maßnahmen führen zu einer durchgängigen Verstetigung des Verkehrsablaufs zwischen Hansastraße und Duisburger Straße und lenken die Lkw-Verkehr der Gewerbebetriebe an der Altenberger Straße und der Hansastraße über Routen mit unempfindlicher Randbebauung. Von den Lkw-Verboten ist der Lieferverkehr ausgenommen.

- Prüfauftrag eines nächtlichen Lkw-Verbots von 22-6 h. Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 dB(A) bis -4,5 dB(A) je nach Höhe des Rückgangs.
- Prüfauftrag zur Umlenkung des Gewerbeverkehrs in/aus Richtung Norden. Nur die Verringerung des Lkw-Anteils kann eine nachhaltige Entlastung des betroffenen Straßenabschnitts bewirken. Entsprechende Maßnahmen werden ohne wesentliche Umbaumaßnahmen über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als umsetzbar erachtet.



Abschnitt 2 - Ebertstraße (L 215)

			Oberhausen, Ebertstraße								
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr, Schienenverkehr der Linien RE3, RE5, RB33, RB35, S2		ca. Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]						
	uny 1/9	von	bis					L _{den}	L _{night}		
		Hansastraße	Tannenbergstraße	nbergstraße 19.848 5 50 69,6 60,7				60,7	101	101	
Lärmminderungs	spotenziale	Bestandsbeschreibung				A	Anmerkı	ıngen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Linksabbiegeströme i	mit mittigem Fahrstreif n Hansastraße und Tai m Knotenpunkt Hansas fahrstreifen.	nnenberg-	Schlech	iter Zustar	nd				
	Nebenanlagen		eidseitig getrennte Geh- und Radwege, Längspark- lände an der Straßennordseite				erung v	on Geh	weg		
ÖPNV		Buslinie: 939			Keine Haltestelle						
Realnutzung		Westseite: Hansastraße bis Bahnüberführung Gewerbe, hörige Betriebe, südlich der FrList-Straße Wohnnutzung Ostseite: Hansastraße bis Bahnüberführung Wohnnutzu			J,	Ü		st-Straß	Se bahnz	zuge-	
Baustruktur		Westseite: Bebauung FrList-Straße 4- bis 5-geschossig, geschlossene Blockrandbebauung Ostseite: mehrgeschossig, zwei Mehrfamilienhäuser Ostseite: Wohngebäude Ecke Hansastraße stehen schräg zu nahe der Gleistrasse/ Sanierun				äg zum	g zum Knotenpunkt				

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Wohnbebauung ist nicht nur von der Straße aus belastet, sondern vornehmlich von der breiten Bahntrasse (einschließlich S-Bahn, ÖPNV-Trasse) im Bahnhofsvorfeld. Es ist deshalb nicht zu erwarten, dass die Lärmbelastung durch Maßnahmen auf der Straße in der gewünschten Stärke abnehmen. Ausschlaggebend ist deshalb eine Kombination von Maßnahmen an den beiden Emittenten.

Die Fr.-List-Straße wurde bereits als Einbahnstraße Richtung Hauptbahnhof ausgewiesen, womit eine Lärmpegelsenkung erreicht wurde.

Maßnahmen zur Lärmminderung

Prüfauftrag: Lkw-Verbot ganztags. Umlenkung des Lkw-Verkehrs in/ aus Richtung Norden über die Achse Concordiastraße - Duisburger Straße (Ausschilderung). Die Maßnahme ist aufgrund des geringen Lkw-Anteils und der teilweise angrenzenden gewerblichen Nutzung zu vertreten. Eine wesentlich höhere Belastung der Duisburger Straße ist nicht zu erwarten. Die Maßnahme ist ohne Umbaumaßnahmen über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen umsetzbar. Von dem Lkw-Verbot ist der Lieferverkehr ausgenommen. Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 dB(A) bis -4,5 dB(A) je nach Höhe des Rückgangs.



Ebertstraße an Einmündung Friedrich-List-Str.



Knotenpunkt Buschhausener Straße/ Hansastraße/ Ebertstraße

Abbildung 9.2.3: Maßnahmenübersicht Achse Buschhausener Straße - Ebertstraße



9.2.4 B 231, Essener Straße, Achse Duisburger Straße - Obermeidericher Straße

Die B231 verläuft südlich des Emscherschnellwegs und stellt eine wichtige Ost-West-Straßenverbindung in Oberhausen dar. Im Westen ist sie über die Obermeidericher Straße an das Straßennetz der Stadt Duisburg angeschlossen.

Da der Straßenzug zu großen Teilen durch die gewerblich genutzten Bauflächen der Neuen Mitte verläuft, bezieht sich die Betroffenheit auf den Abschnitt der Essener Straße zwischen Neue Mitte und östlichem Ortsausgang und der Duisburger Straße zwischen Buschhausener Straße und westlichem Ortsausgang sowie deren Verlängerung (Obermeidericher Straße) auf Duisburger Stadtgebiet bis zum Blettgensweg.

Essener Straße (B 231)

		Oberhausen, Essener Straße									
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	Fassaden- pegel maxi- mal			ler Be- enen	
		von	bis		in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
Limit	Dini/514 Winds		Hausmannsfeld (L 229)	22.470	4	50	68,9	61,4	133	138	
Lärmminderungs	potenziale	Bestandsbeschreibung				A	nmerkı	ıngen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	4-streifig, Linksabbieg Be und Hausmannsfel		ghofer Stra-		ell sanierte abgefahren	nierte Fahrbahn (Schnittstellen), ahren				
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennte Geh- und Radwege, einseitiger Parkstreifen (Südseite), Baumpflanzungen (Nordseite)				eite: Radwe außerhalb				nfor-	
Unfallhäufigkeit		Unfall im Einmündungsbereich Mellinghofer Straße, Unfälle im Kreuzungsbereich Hausmannsfeld)-					
ÖPNV		Buslinien: 185, NE 11; Haltestelle: Stadtgrenze Essen				elle mit Bu: , Schäden d t an der Eir	der Fah	bahnde	cke in c	ler Hal-	
Realnutzung		Südseite: Wohnnutzung, teilweise Geschäftsbesatz im Er Nordseite: Gewerbegebiet und Grünfläche				oss (Gastst	ätten),				
Baustruktur	-		Nordseite: Bürobau in Grünfläche Südseite: geschlossene Bebauung (viergeschossig) Nordseite: Grundstück ist nicht einsehb licher Straßenraum wirkt anonym.						r, nörd-		

Lärmrelevante Besonderheiten

Die B 231, Essener Straße, ist über die Osterfelder Straße (L 450) und die Konrad-Adenauer-Allee (B 223) an die A 42, Emscherschnellweg, angebunden und erschließt über die Grenzen Oberhausens hinaus die südöstlich des Emscherschnellwegs gelegenen Wohngebiete.

Die geschlossene Grünfläche (Gewerbegrundstück) auf der Nordseite verleiht dem Straßenabschnitt einen anonymen Charakter. Zusammen mit der abfallende Topografie ab der Knappenstraße werden überhöhte Geschwindigkeiten provoziert. Die einmündenden Straßen Mellingho-



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

fer Straße und nördliches Hausmannsfeld sind klassifizierte Straßen, die über die Essener Straße eine Nord-Süd-Verbindung bilden.

Langfristig ist zwischen Mellinghofer Straße und Stadtgrenze im Straßenraum der Bau einer Gleistrasse für die Straßenbahn vorgesehen. Insbesondere bei baulichen Maßnahmen zur Lärmminderung sollte dieser Aspekt Beachtung finden, um doppelte Investitionen weitgehend zu vermeiden.

Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr: Die Informationstafel zur historischen Bedeutung des Standorts Essener Straße/ Mellinghofer Straße als Zollstation dokumentiert weder den Standort der Zollstation noch liegt sie in einem frequentierten Bereich.

Westlich der Einmündung Mellinghofer Straße kreuzt die zum Radweg umgenutzte Werksbahntrasse "Radweg Lipperheide/ Gehölzgarten Ripshorst" mit Anschluss an die Essener Straße.

Maßnahmen zur Lärmminderung

- Prüfauftrag: Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h.
 - Bei positivem Prüfergebnis: -2,4 dB(A) ganztags bis -3,0 dB(A) nachts.
- Sofortmaßnahme: Der Straßenabschnitt liegt auf gerader Strecke zwischen Ortseingang und angrenzendem Grün/ Gewerbe. Zur Sicherung einer reduzierten Geschwindigkeit werden deshalb am Ortseingang und in Höhe Mellinghofer Straße Dialog-Displays empfohlen.
- Prüfung eines Lkw-Nachtfahrverbots von 22-6 h (ausgenommen Lieferverkehr).
 - Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 bis -4,5 dB(A) entsprechend dem Anteil der Abnahme des Lkw-Verkehrs.
- Prüfauftrag: Veränderte Verkehrsführung im Knotenpunkt Essener Straße/ Hausmannsfeld zugunsten einer Entlastung der Gebäude auf der Südseite der Essener Straße im Einmündungsbereich Hausmannsfeld:
 - Der südliche Abschnitt der Straße Hausmannsfeld wird abgehängt (Einfahrt verboten, Z 267, ausgenommen ist Linienverkehr. Mit der Sperrung des südlichen Abschnitts der Straße Hausmannsfeld entfällt der Linksabbiegefahrstreifen auf der Essener Straße.
 - Der Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen von der Essener Straße in den südlichen Abschnitt der Straße Hausmannsfeld wird aufgehoben, statt dessen Einrichtung als Busfahrstreifen. Der Linksabbiegefahrstreifen in das nördliche Hausmannsfeld wird zum Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen. Dieser Fahrstreifen wird im Geradeausverkehr über den entfallenen Linksabbiegefahrstreifen weiter nach Osten geführt.
 - Südseite: Markierung eines Parkstreifens zwischen Hausmannsfeld und Ortsende.
 - Ausweisung des Geradeausfahrstreifens in den südlichen Abschnitt der Straße Hausmannsfeld als Rechtsabbiegefahrstreifen
 - Prüfauftrag: Notwendigkeit einer Busbeschleunigung
 Bei positivem Prüfergebnis durch Abstandsgewinnung und Entlastung durch
 Abbiegeverkehre: 1,0 bis -1,5 dB(A).

Die Busbeschleunigung beinhaltet einen separaten Busfahrstreifen und eine Bevorrechtigung an der Ampelanlage am Knotenpunkt Essener Straße/ Hausmannsfeld. Dadurch werden die Standzeiten und somit die Lärmbelastung der Betroffenen an der Kreuzung verringert.

- Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs: Nordseite: Ausweisung des Gehwegs als Fuß- und Radweg, da der Radweg mit ca. 0,80 m zu schmal ist und der Gehweg nicht genutzt wird.
- Prüfauftrag: Südseite: Von Mellisstraße bis zur Straße Hausmannsfeld Baumreihe auf dem breiten Gehweg angrenzend an den Radweg. Poller oder sonstiges Mobiliar gegen illegale Parker.
- Informationstafel "Zollstation" an Radweg Lipperheide/ Gehölzgarten Ripshorst.





Essener Straße zwischen Walzstr. und Hausmannsfeld

Essener Straße/ Einmündung Walzstr. Richtung Westen

Abbildung 9.2.4a: Knotenpunkt Essener Straße / Hausmannsfeld

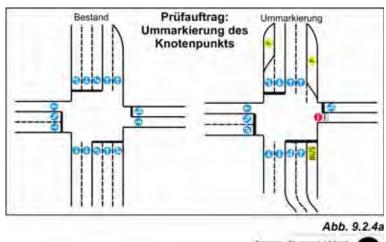
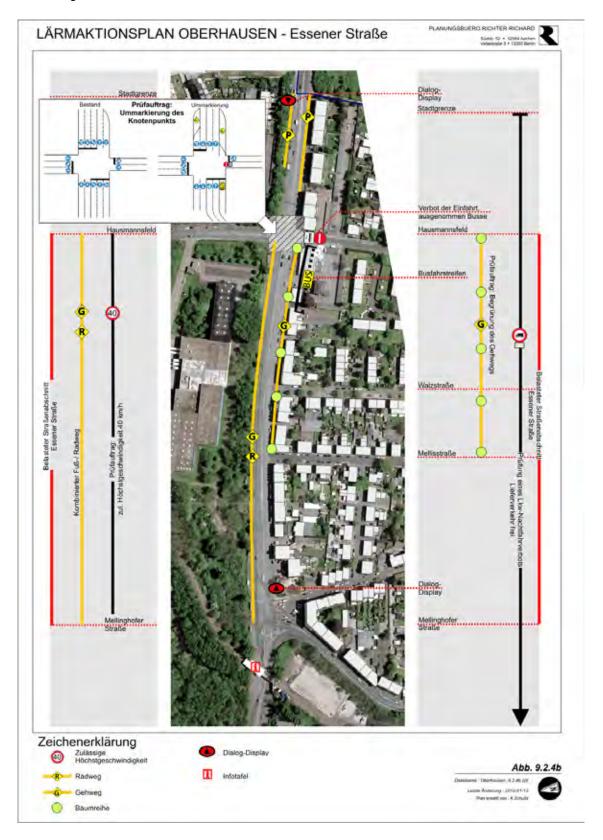




Abbildung 9.2.4b: Maßnahmenübersicht Essener Straße



Duisburger Straße (L 452)

Die von Immissionen stark betroffene Duisburger Straße wechselt zwischen Buschhauser Straße und der Stadtgrenze zu Duisburg mehrmals ihr Gesicht. Während der Abschnitt zwischen Buschhauser Straße und Concordiastraße städtisch wirkt, gewinnt die Bebauung zur Stadtgrenze hin an Vorortscharakter. Einhergehend sinkt die Verkehrsbelastung unter 6 Mio. Kfz/Jahr, der geringe Lkw-Anteil bleibt gleich. Die Duisburger Straße geht ab der Stadtgrenze Duisburg in die Obermeidericher Straße über. Als Verbindung zwischen den beiden Städten wurde beschlossen, die Achse Duisburger Straße - Obermeidericher Straße (bis Bahnüberführung in Duisburg) sowohl auf den belasteten Abschnitten unter 6 Mio Kfz/Jahr als auch grenzüberschreitend zu betrachten.

Duisburger Straße (L 452) - Abschnitt 1

		Oberhausen Li	rich, Duisburge	er Straße	- Abs	chnitt 1	1					
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr		DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]				ler Be- enen		
		von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}		
		Buschhausener Stra- ße	Ruhrorter Straße/ Leopoldstraße	21.714	1,37	50	70,3	61,5	812	826		
Lärmminderungs	potenziale	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen							
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig + Linksabl sener Straße und Link fen am Knotenpunkt D ße	s- sowie Rechtsabbie	gefahrstrei-	trei- gefahrstreifen wird der Parkstreifen aufgege				ege-			
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennte Geh- und Radwege, beidseitig Parkstreifen			Gehwege und Radwege schmal, weitgehend ohne Begrünung des Straßenraums							
ÖPNV	•	Buslinien: 939, 957, S	B 93; Haltestelle Paul	uskirche	Halteste	ellen mit B	ushaltel	oucht, W	/etterscl	hutz		
Straßenverkehrsi nahmen	rechtliche Maß-	Gefahrenzeichen 136: "Kinder" südl. Einmündung Theresenstr. + absolutes Halteverbot Geh- und Radwegen					e Wernerstraße					
Realnutzung		Nordseite: Wohnnutzung mit Kleingewerbe, Richtung Südwesten zunehmend gewerbliche I Südseite: Wohnbebauung durchsetzt mit Bürogebäuden und Schulstandort Wernerstraße						Vutzung	ı			
Bebauung		Annähernd geschlosse nahme Theresenstraß Bürostandort), vorwieg	e bis Wernerstraße m	it Schule/	(Grünflä von We	sschule Ed iche) zur S rnerstraße he Bebau	Straße, I e, mehrh	Haupter	schließu	ıng		



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Lärmrelevante Besonderheiten

Die breiten Fahrbahnen sind aufgrund des geringen Lkw-Anteils nicht erforderlich. Die Gehwege sind schmal. Für den Abschnitt Buschhausener Straße - Wilmsstraße steht eine Neuordnung an, es sind bereits Planungen mit folgenden Maßgaben in Arbeit:

- Die mit bis zu 5,00 m teilweise überbreiten Fahrstreifen sollen zugunsten von Rad- und Gehwegverbreiterungen auf 3,75 m eingeschränkt werden.
- Die Erneuerung der Fahrbahndecke auf dem gesamten betrachteten Abschnitt mit einem "lärmoptimierten Asphalt", bei dem von einer Lärmminderung von 3-4 dB(A) ausgegangen wird, wurde für das Konjunkturpaket II angemeldet bzw. wird im Rahmen von Kanalarbeiten umgesetzt.

Hierzu ist anzumerken, dass der Lkw-Anteil auf der Duisburger Straße lediglich bei 1,3 % liegt und Parkdruck durch Lieferverkehre bei den Begehungen nicht festgestellt werden konnte. Im Rahmen eines Fahrbahnrückbaus ist die Maßnahme jedoch positiv zu bewerten.

Ein mit der Entlastung der Ebertstraße (siehe Prüfauftrag) steigendes Verkehrsaufkommen, zumindest eine Erhöhung des Lkw-Anteils, ist zu beachten.

- Einbau einer lärmarmen Deckschicht (-2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A)).
- Anlage einer durchgängigen, einheitlichen Radfahrerführung auf der Gesamtlänge der Duisburger Straße zwischen Buschhausener Straße und Stadtgrenze zu Duisburg entweder als Radfahrstreifen/Schutzstreifen oder als Radweg (siehe Planung).
- Prüfauftrag: Querungssicherung (Kap, Mittelinsel) an der Wernerstraße (Schulstandort).
- Prüfauftrag: Beidseitig Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete (Alleenbildung).
- Concordiastraße bis Knotenpunkt Concordiastraße/ Gustavstraße: Dieser Straßenabschnitt sollte auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h geprüft werden. Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts.





Duisburger Straße zwischen Wernerstraße und Concordiastraße/Wilmsstraße

Duisburger Straße (L 452) - Abschnitt 2

自動		Oberhausen Li	rich, Duisburg€	er Straße	- Abs	chnitt 2	2			
	rail :	Lärmquelle: Kfz-Verke	hr	DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassa pegel m	maxi-	Zahl d troffe	
10	ii,	von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
The second second	见上的精	Ruhrorter Straße/ Leopoldstraße	Würpembergstraße	15.330	1,37					228
Lärmminderung	spotenziale	Besta	indsbeschreibung			Anmerkungen				
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig + Linksabl Straße und die Würpe		Ruhrorter						
	Nebenanlagen	Getrennte Geh- und R auf Nebenanlagen, tei			Radweg	g und Geh	weg sch	ımal		
ÖPNV	-	Buslinien: 939, 957, S	B 93; Haltestelle Babc	ock Werk 1	Halteste Wetters	ellen mit Bi chutz	ushaltel	ouchten	, teilweis	se mit
Realnutzung		Nordwestseite: Gewer Südostseite: Gewerbe straße gegenüber Kirc	gebiet, Mischnutzung		nnutzung schränkt sich auf Bereich westlich der Leopold-				oold-	
Bebauung		3-geschossige Zeilenb senkrecht zur Duisbur		udezeilen	Giebelständig zur Duisburger Straße, die Ge bäude und ihr Umfeld sind im Stil einer Gar- tenstadtsiedlung angeordnet.					

Lärmrelevante Besonderheiten

Westlich des Knotenpunkts Duisburger Straße/ Ruhrorter Straße nimmt das Verkehrsaufkommen um ein Viertel ab und liegt damit unter 6 Mio. Kfz/Jahr.

Die Betroffenheit ist auf diesem Straßenabschnitt nur punktuell, durch den Kirchenstandort und die mehrheitlich gewerblich genutzten Flächen.

Die betroffene Zeilenbebauung steht giebelständig zur Straße, der halböffentliche Grünraum zwischen der Bebauung (Rasen mit einzelnen Baumstandorten) ist den Immissionen frei ausgesetzt. Die zur Straße gewandten Giebelfronten besitzen Fenster, Loggien sind zur Grünfläche ausgerichtet.

- Einbau einer lärmarmen Deckschicht (-2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A)).
- Anlage einer durchgängigen, einheitlichen Radfahrerführung auf der Gesamtlänge der Duisburger Straße zwischen Buschhausener Straße und Stadtgrenze zu Duisburg entweder als Radfahrstreifen/Schutzstreifen oder als Radweg.
- Prüfauftrag: Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumreihen.



Duisburger Straße: Wohnbebauung an Einmündung Leopoldstraße (Potenzial für Loggienverglasung)



Duisburger Straße: Parkstreifen vor Kirche (Einmündung Ruhrorter Str.)

Abbildung 9.2.4c: Maßnahmenübersicht Duisburger Straße - Abschnitte 1 und 2



Duisburger Straße (L 452) - Abschnitt 3

	4	Oberhausen L	irich, Duisburge	er Straße	- Abs	chnitt 3	3			
		Lärmquelle: Kfz-Verk	ehr	DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	pegel	aden- maxi- al		ler Be- enen
	de a	von				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
		Würpembergstraße	Parallelstraße/ Niebuhrstraße (Stadtgrenze)	14.240	1,37 50 68,7 59,9 345					349
Lärmminderung	spotenziale	Best	andsbeschreibung		Anmerkungen					
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig, an der Si der Bahntrasse	tadtgrenze niveaugleic	he Querung	- v					die
	Nebenanlagen	Gehweg Südostseite: getrennt ab Ottilienstraße/ Sch	is Schmelzstraße, Nor er Geh- und Radweg, Imelzstraße beidseitig arken unterteilt durch E	Parkstreifen, getrennter	Schmel: Parken Südosts straße: den Stra	stseite: W zstraße: fe auf Gehwo seite Würp Begrünung aßenraum g und Geh	ehlende eg zwis emberg g im Sei , einzelr	Radver chen Ba straße l itenbere ne Baun	kehrsan iumstan ois Schn ich reich	dorten nelz- nt in
ÖPNV		Buslinien: 939, 957, S	SB 93; Haltestelle Glas	straße	Halteste	ellen mit B	ushaltel	ouchten	, Wette	rschutz
Straßenverkehrs nahmen	srechtliche Maß-	Bedarfs-LSA Ecke GI	asstraße							
Realnutzung		Südostseite: Wohn- u Nordwestseite: Gewe	nd Mischnutzung, rbe-/ Industriegebiet, N	/lischnutzung	 zung					
Bebauung 2- bis 3-geschossig, Mehrfamilienhäuser und Einfamilienhäuser unregelmäßig in geschlossener und offener Bauweise. Fensterfronten zur Straße, selten Ba Loggien. Wohnbebauung liegt durch der Südostseite, auf der Nordwestse "Insel" mit Wohnbebauung zwischen und Sportnutzung verblieben.				rchgäng stseite is	gig auf st eine					

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Fahrzeugmenge bewegt sich unter 6 Mio. Kfz/Jahr, trotzdem ist eine durchgängige Betroffenheit der Wohnbebauung über 65/55 dB(A) ganztags/ nachts zu verzeichnen.

Zwischen Würpembergstraße und Parallelstraße ist die Erneuerung der Fahrbahndecke durch einen lärmarmen Belag im Rahmen des Konjunkturprogramms II vorgesehen (beantragt). Diese Maßnahme bedeutet eine hohe und nachhaltige Entlastung der Betroffenen von Lärmimmissionen.

- Einbau einer lärmarmen Deckschicht (-2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A)).
- Prüfauftrag stadtübergreifend auf Abschnitt 3 und 4: Anordnung eines nächtlichen Fahrverbots für Lkw von 22-6 h von Würpembergstraße bis Blettgensweg. Eine Ausnahmeregelung (Lenkung über westliche Duisburger Straße/ Ruhrorter Straße zur Anschlussstelle OB-Lirich) für den Getränkelogistikbetrieb GHZ Getränke Handels GmbH & Co Lager KG ist wg. der Nachtschicht erforderlich. Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 dB(A) bis -4,5 dB(A).
- Anlage einer durchgängigen, einheitlichen Radfahrerführung entweder als Radfahrstreifen/ Schutzstreifen oder als Radweg.
- Auf dem Abschnitt Würpembergstraße bis Schmelzstraße Schutz des schmalen Gehwegs auf der Nordwestseite vor illegalem Parken durch die Ausweisung eines absoluten Halteverbots.
- Prüfauftrag: Der Straßenraum beidseitig der Bahntrasse sollte durch eine Neugestaltung des Umfeldes eingefasst werden: Trennung der Bahntrasse von den Nebenanlagen, Gestaltung Einmündung Niebuhrstraße mit Zugang zum Haltepunkt DU-Obermeiderich als überfahrbarer Platz, Weiterführung der Baumallee über die Bahnstrecke, Materialwechsel der Gehwege von der Fahrbahn, Weiterführung einer einheitlichen Materialgestaltung bis zur Bushaltestelle Obermeidericher Straße.



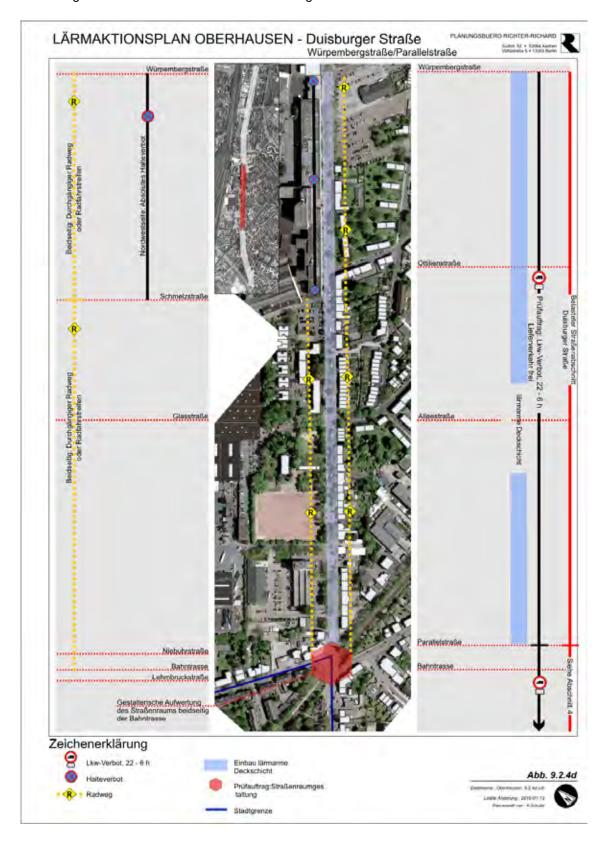
Duisburger Straße zwischen Würpembergstraße und Ottilienstraße



Duisburger Str./ Obermeidericher Str. (Stadtgrenze DU)



Abbildung 9.2.4d: Maßnahmenübersicht Duisburger Straße - Abschnitt 3





Obermeidericher Straße (L 452) - Abschnitt 4

		Oberhausen L	irich, Ober	meidericher S	Straße	- Abso	hnitt	4		
OBERICA IDERICA	Lustin	Lärmquelle: Kfz-Verk	ehr	DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	pegel	aden- maxi- al		ler Be- enen
		von	bis							L _{night}
	ourger Stadtgebiet; er auf Oberhauser Stadtgebiet.	Bahnübergang	A 3	14.240						335
Lärmminderungs	ootenziale	Best	andsbeschreibu	ing	Anmerkungen					
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	2-Zweistreifig				raum liegt ig Parken				
	Nebenanlagen	Beidseitig breiter Geh	nweg/Radweg		und Ra	tig keine kl dweg, da v den; Straße	erschie	denste	Material	lien
ÖPNV		Buslinien: 939, 957, S	SB 93, Haltestel	le Obermeiderich		elle auf Du Instrecke	isburge	r Stadtg	ebiet sü	idlich
Straßenverkehrsr nahmen	echtliche Maß-	Sicherung des Bahnü	ibergangs		di Bamstooko					
Realnutzung		Südostseite: Wohnnu	tzung, Kleingev	verbe						
Bebauung		2- bis 3-geschossig, l lienhäuser unregelmä Bauweise.			Die Gebäude liegen auf Oberhausener Stac gebiet. Fensterfronten zur Straße, beidseitig Wohnbebauung , erfasst wurde nur die Beb ung im Stadtbereich Oberhausen.				eitig	

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Fahrzeugmenge bewegt sich unter 6 Mio. Kfz/Jahr, trotzdem ist eine durchgängige Betroffenheit der Wohnbebauung großenteils über 70/65 dB(A) ganztags/nachts zu verzeichnen. Eine geringe Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist zu vermuten.

Südlich angrenzend an die Bahntrasse werden die Wohngebäude mit über 70/60 dB(A) ganztags/nachts belastet. Durch den Schienenverkehr ergibt sich eine Doppelbelastung. Die Maßnahmen des Straßenabschnitts 3, Duisburger Straße, die übergreifend sind, werden hier mit dem Hinweis auf den Abschnitt 3 wiederholt angeführt.

Die Maßnahmen zur Lärmminderung erfordern unter drei Aspekten eine enge Abstimmung zwischen den Städten Duisburg und Oberhausen:

- Einerseits ist der Bahnhof DU-Obermeiderich (Stadtgebiet Duisburg) nur über Niebuhrstraße und Lehmbruckstraße auf Oberhausener Stadtgebiet zu erreichen,
- andererseits wird die entlang der Südostseite der Obermeidericher Straße liegende Bebauung (Stadtgebiet Oberhausen) von der Obermeidericher Straße (Stadtgebiet Duisburg) erschlossen.

Die Zuständigkeit für die Maßnahmenumsetzung auf der Obermeidericher Straße liegt bei der Stadt Duisburg und der Stadt Oberhausen, da sich der Verlauf der Stadtgrenze mittig auf der Obermeidericher Straße befindet (Abb. 9.2.4e).

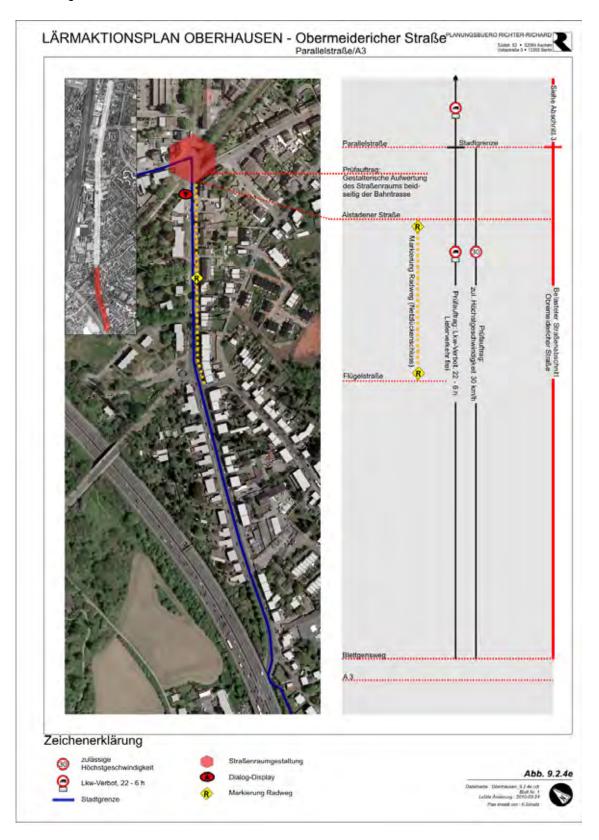
- Prüfauftrag: Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ab Parallelstraße bis zum Blettgensweg (nur auf Duisburger Stadtgebiet) (-2,4 dB(A) ganztags, bis -3,0 dB(A) nachts).
- Prüfauftrag: Stadtübergreifend Anordnung eines nächtlichen Fahrverbots für Lkw von 22-6 h von Würpembergstraße bis Blettgensweg (Lieferverkehr frei). Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 dB(A) bis -4,5 dB(A).
- Prüfauftrag: Dialog-Display oder Geschwindigkeitskontrolle südlich des Bahnübergangs (Stadtgrenze) Richtung Duisburg.
- Prüfauftrag: Für die Lärmminderung ist der Zustand der Nebenanlagen zweitrangig, abgesehen vom "Wohlfühleffekt", der zu einer hohe Akzeptanz der lärmmindernden Maßnahmen führt. Trotzdem muss hier auf den äußerst schlechten Zustand der Nebenanlagen im Bereich des Bahnübergangs hingewiesen werden.
- Markierung eines Radwegs zwischen Alstadener Straße und Flügelstraße (Netzlückenschluss, auf Oberhausener Stadtgebiet, ist bereits beschlossen).



Obermeidericher Straße von Parallelstraße/ Niebuhrstraße Richtung Westen (DU)



Abbildung 9.2.4e: Obermeidericher Straße



9.2.5 Achse Mülheimer Straße (B 223)

Die B 223 ist die Erschließungsachse Oberhausens von Norden nach Süden in Weiterführung der A 516 und Anschluss an die A 42 und die A2/3. Im Süden bildet sie den Anschluss an die A 40. Die B 223 führt ohne wesentliche gestalterische Trennung von der A 516 geradlinig bis Alt-Oberhausen. Bis zur Duisburger Straße sechsstreifig anbaufrei als Autobahn/Schnellstraße ausgebaut, verengt sich die Straße im Innenstadtgebiet. Südlich des Gewerbe- und Technologieparks Am Kaisergarten beginnt Wohnbebauung. Zwischen Schenkendorfstraße und Danziger Straße besitzt die Mülheimer Straße mit 50.000 Kfz/24 h ein sehr hohes Verkehrsaufkommen in Oberhausen.

Mülheimer Straße - Abschnitt 1

	7	Oberhausen, N	Nülheimer Stra	ße - Abs	chnitt '	1				
7		Lärmquelle: Kfz-Verke	ehr	DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	Fassa pegel m	maxi-		ler Be- enen
1,7	er Topoleada	von	bis		in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
		Schenkendorfstraße/ Tannenbergstraße	Falkensteinstraße/ Ebertstraße	50.000	3 50 73,5 66 422					440
Lärmminderung	spotenziale	Besta	andsbeschreibung		Anmerkungen Zwischen Falkensteinstraße/ Ebertstraße un					
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	4 Fahrstreifen + Links	abbiegefahrstreifen		Schenk	ischen Falkensteinstraße/ Ebertstraße ur nenkendorfstraße/ Tannenbergstraße sta nutzungserscheinungen				
	Nebenanlagen	Gehweg, Radweg feh de teils beidseitig, teils begrünung			hohen \ Straße	Schenkendorfstraße/ Tannenbergstraße sta Abnutzungserscheinungen Durchgängiger Radverkehr ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Mülhe Straße nicht vorgesehen. Der Radverkehr v über Parallelstraßen geleitet.				
Unfallhäufigkeit		Unfälle im Kreuzungsl straße	bereich Falkensteinstr	aße/ Ebert-						
ÖPNV		Buslinien: 122, 957, N	IE 11; Haltestelle Mar	ienkirche	Wetters bedürfti	chutz der g.	Bushalt	estelle e	erneuer	ungs-
Straßenverkehrs nahmen	srechtliche Maß-	Gefahrenzeichen 136 ße und Kreuzbergweg		smarckstra-						
Realnutzung		Wohnnutzung dominie leistung. Krankenhaus			eschossnutzung: Einzelhandel, Gewerbe, Diens				enst-	
Baustruktur		Geschlossene Bebau bis 6-geschossig,	ung, nördlich Danzige	r Straße: 5-		verglasung aße und E				

Lärmrelevante Besonderheiten

Die zulaufenden Straßen Schenkendorfstraße. Schillerstraße und Goethestraße führen als Einbahnstraßen von der Mülheimer Straße weg. Das Lkw-Verbot (7-10 h/ 17-19 h, Lieferverkehr frei) trägt nicht nur zur Entlastung von Feinstaub bei, sondern macht sich auch lärmmindernd bemerkbar.

Die Mülheimer Straße tangiert zur Ostseite ein schachbrettartig aufgeteiltes gemischtes Baugebiet mit starkem Besatz an Kleingewerbe. Auf der Westseite ist die Wohnbebauung zwischen Tannenbergstraße und Kreuzbergstraße besonders stark betroffen. Das kulturelle Zentrum befindet sich mit Kirche und Schule auf der Westseite zwischen Bismarckstraße und Schillerstraße.

Maßnahmen, die in den Verkehrsfluss eingreifen, sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kaum realisierbar. Man muss davon ausgehen, das die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h real kaum eingehalten wird.

- Der Knotenpunkt Mülheimer Straße/ Duisburger Straße sollte mit gestalterischen Mitteln auf das Ende der Autobahn aufmerksam machen und die Eingangssituation in städtisches, bebautes Gebiet aufgreifen. Ein Ideenwettbewerb ist hier denkbar.
- Austausch der Fahrbahndecke durch lärmarmen Belag (-2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A)). Die Maßnahme ist aufgrund mangelnder Alternativen durch das starke Verkehrsaufkommen dringend anzuraten.
- Prüfauftrag: Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete.
- Prüfung einer Verlegung der Haltestelle Richtung Norden vor die Schule. Der Parkstreifen wird zur Busbucht.



Mülheimer Straße zwischen Goethestraße und Mülheimer Straße zwischen Bismarckstr. und Schillerstr. Bismarckstraße





Mülheimer Straße - Abschnitt 2

		Oberhausen, N	Nülheimer Stra	ße - Abs	chnitt 2	2				
7		Lärmquelle: Kfz-Verke	ehr	DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	Fassac gel ma		Zahl d troffe	er Be- enen
	ongelfactar A	von	bis		in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
		Falkensteinstraße/ Ebertstraße	Danziger Straße	41.528	3	50	72,6	65,1	530	546
Lärmminderungsp	otenziale	Besta	ndsbeschreibung		Anmerkunger					
Straßeninfra-	Fahrbahn	4-5 Fahrstreifen				hgängiger Radverkehr ist aufgrund des				
struktur	Nebenanlagen	Gehweg, Radverkehrs Längsparkstände teils Benbegrünung südlich	beidseitig, teils altern	ierend, Stra-	hohen V Straße i	Durchgängiger Radverkehr ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Mülhein Straße nicht vorgesehen. Der Radverkehr wir über Parallelstraßen geleitet.				
Unfallhäufigkeit		Unfälle im Kreuzungst straße, Kreuzungsunfa mannenstraße in Höh- zungsbereich Danzige	all zwischen Lohstraß e Gymnasium, Unfälle	e und Nor-						
ÖPNV		Buslinien: 122, 957			Strecke	nabschnitt	ohne F	laltestel	le	
Straßenverkehrsrenahmen	echtliche Maß-	Ab dem Knotenpunkt Richtung ein temporär der Feinstaubbelastur	es Lkw-Durchfahrverl		Hinweis	: Marienso	chule.			
Realnutzung		Wohnnutzung dominie leistung.	ert in den Obergescho	ssen, Erdges	schossnutzung: Einzelhandel, Gewerbe, Dienst-					enst-
Baustruktur		Geschlossene Bebaut bis 6-geschossig, südl sig, vereinzelt Baulück	lich Danziger Straße:	4-geschos-						

Lärmrelevante Besonderheiten

Besondere Betroffenheit besteht auf dem Abschnitt Ebertstraße bis Schwarzstraße und im Bereich des Knotenpunkts Mülheimer Straße/ Schwarzstraße. Südlich davon ist die Wohnbebauung zwischen Normannenstraße und Gymnasium betroffen.

Das Lkw-Verbot (7-10 h/ 17-19 h, Lieferverkehr frei) trägt nicht nur zur Entlastung von Feinstaub bei, sondern macht sich auch lärmmindernd bemerkbar.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in den Verkehrsfluss eingreifen, sind aufgrund des immer noch sehr hohen Verkehrsaufkommens kaum realisierbar.

Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

- Austausch der Fahrbahndecke gegen lärmarmen Belag (-2,5 dB(A) bis -4,5 dB(A)). Die Maßnahme ist aufgrund mangelnder Alternativen durch das starke Verkehrsaufkommen dringend anzuraten.
- Prüfauftrag: Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete.

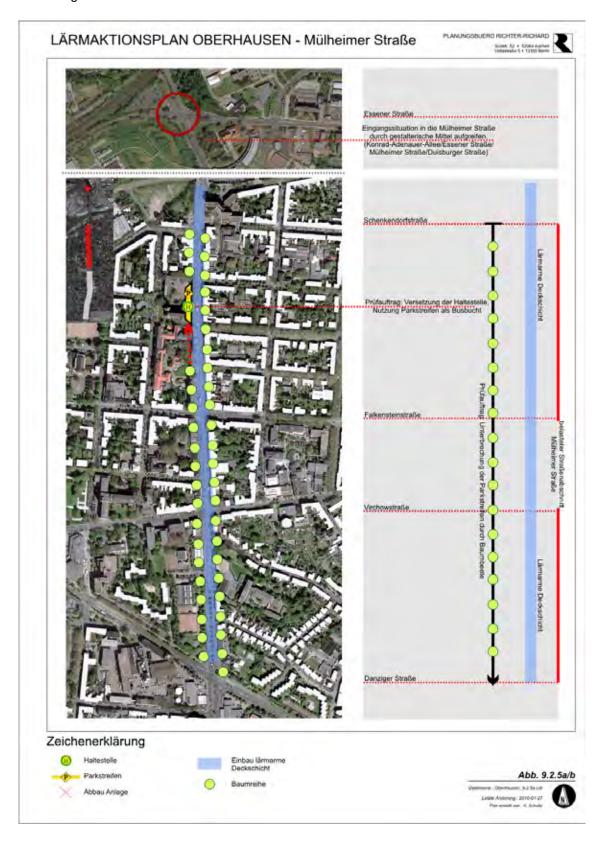


Mülheimer Straße/ Einmündung Schwarzstraße Richtung Mülheimer Straße vor Gymnasium Gymnasium





Abbildung 9.2.5 a: Maßnahmenübersicht Mülheimer Straße Abschnitte 1 und 2



Mülheimer Straße - Abschnitt 3

		Oberhausen, N	Mülheimer Straf	3e - Abso	chnitt (3				
it.		Lärmquelle: Kfz-Verke der Straßenbahn 112	ehr, Schienenverkehr	DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]		denpe- aximal		ler Be- enen
	Theoderacu	von	bis		in %		L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
11111	<u> </u>	Danziger Straße	Grenzstraße	30.000					864	893
Lärmminderung	spotenziale	Besta	andsbeschreibung		Anmerkungen					
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn		skörper verläuft mittig a en, Gleise sind teilweis r.		Anmerkungen					
	Nebenanlagen	de teils beidseitig, teil:	ordsteinradwege, Läng s alternierend, teilweise Ilanlage an der Straße aße"	Straßen-						
Unfallhäufigkeit	•	Unfälle im Kreuzungsl	bereich Danziger Straß	Be						
ÖPNV		· ·	nbahn: Linie 112, NE 1: aße: 122, NE 12; Halte: 2		schutz, besonde	bahnhalte ers ausgel Marktstraí	baut: St			
Straßenverkehrs nahmen	srechtliche Maß-		Danziger Straße ist in res Lkw-Durchfahrverb ng eingerichtet					urch-		
Realnutzung		Wohnnutzung dominie leistung.	ert in den Obergeschos	ssen, Erdges	chossnut	zung: Einz	zelhande	el, Gewe	erbe, Die	enst-
Baustruktur		4-geschossig, vereinz	elt Baulücken, teilweis	e Balkone.						

Lärmrelevante Besonderheiten

Der Knotenpunkt Mülheimer Straße/ Danziger Straße stellt innerhalb des Stadtgebiets eine stark aufgeweitete Kreuzung dar. Die fehlende Straßenrandbebauung unterstützt dieses Bild. Die historisch gewachsene Bebauung ist untypisch für eine innerstädtische Bebauung (Kraftwerk) und sprengt die weitgehend homogene städtebauliche Struktur.

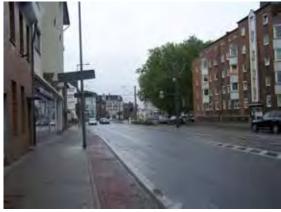
Ab der Danziger Straße verläuft die Straßenbahn auf einem gesonderten Gleisbett. Die mittige Lage der Gleistrasse drückt die Fahrbahn nahe an die Bebauung heran.

Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

- P Austausch der Fahrbahndecke durch lärmarmen Belag (-2,5 dB(A) bis -4,5 dB(A)). Die Maßnahme ist aufgrund des starken Verkehrsaufkommens anzuraten.
- P Dauerhafte Abstimmung mit der Stadt Mülheim an der Ruhr über den kontinuierlichen Einsatz lärmreduzierter Straßenbahnen in Oberhausen.



Mülheimer Straße: Blick in die Marktstraße



Mülheimer Straße zwischen Hermann-Albertz-Straße und Blücherstraße

Mülheimer Straße -Abschnitt 4

		Oberhausei	n, Mülheimer Stral	ße - Abs	chnitt -	4				
4		Lärmquelle: Kfz-V der Straßenbahn	/erkehr, Schienenverkehr 112	DTV	ca. Lkw- Anteil	V _{zul} [km/h]	Fassac gel ma			ler Be- enen
	on digitals	von	bis		in %	L _{den} L _{night} L _c		L _{den}	L _{night}	
11		Grenzstraße	Stadtgrenze	19.640	3	3 50 70,7 63 33		335	342	
Lärmminderungs	potenziale	E	Bestandsbeschreibung			,	Anmerku	ıngen		
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn		Gleiskörper verläuft mittig a Süden, Gleise sind teilweis befahrbar.							
	Nebenanlagen	Gehweg, Radweg teils alternierend	g, Längsparkstände teils be	eidseitig,						
ÖPNV	•	Straßenbahn: Lin	ie 112, NE 12; Haltestelle I	Hilgenberg						
Realnutzung		Wohnnutzung dor leistung.	miniert in den Obergeschos	ssen, Erdges	chossnut	zung: Einz	zelhande	el, Gewe	erbe, Die	enst-
Baustruktur		4-geschossig, ver	reinzelt Baulücken, teilweis	e Balkone.						

Lärmrelevante Besonderheiten

Südlich der Grenzstraße nimmt das Verkehrsaufkommen um ca. 10.000 Kfz bzw. 30 % ab.

Der Straßenraum verengt sich, weshalb seitlich vor der angrenzenden Wohnbebauung keine Parkmöglichkeit besteht. Der ruhende Verkehr erhöht deshalb den Parkdruck in den einmündenden Straßen. Hier sind insbesondere die Anwohner des Straßenabschnitts Grenzstraße bis Bügelstraße betroffen.

- P Austausch der Fahrbahndecke durch lärmarmen Belag (-2,5 dB(A) bis -4,5 dB(A)). Die Maßnahme ist aufgrund des starken Verkehrsaufkommens anzuraten.
- P Dauerhafte Abstimmung mit der Stadt Mülheim an der Ruhr über den kontinuierlichen Einsatz lärmreduzierter Straßenbahnen in Oberhausen.
- P Prüfauftrag: Ausweisung eines nächtliches Lkw-Verbot 22-6 h (Lieferverkehr frei). Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 dB(A) bis -4,5 dB(A) je nach Höhe des Rückgangs).

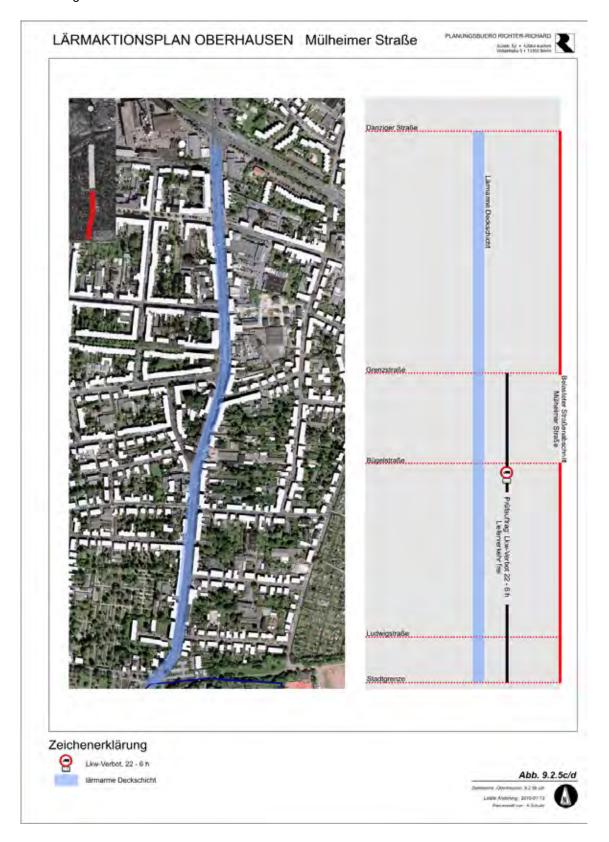




Mülheimer Straße zwischen Landwehr und Hilgenberg



Abbildung 9.2.5 b: Maßnahmenübersicht Mülheimer Straße - Abschnitte 3 und 4





9.2.6 Danziger Straße (L 215)

S OBERTALS	Oberhausen, [Danziger Straße	9							
		Lärmquelle: Kfz-Verke	ehr	DTV	ca. Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassa pegel m	maxi-	Zahl d troffe	er Be- enen
		von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
		Mülheimer Straße	Dieckerhoffstraße (Stadtgrenze)	20.185	5 2-3 50 65,6 56,8				26	57
Lärmminderungs	potenziale	Besta	andsbeschreibung		Anmerkungen					
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	Zweistreifig + Linksab dungen.	biegefahrstreifen an de	en Einmün-	die Link: Die Fah	rbahn ist s sabbiegef rbahn ist b Seitenstra	ahrstreit ois auf d	fen nich lie Einm	t verbrei ündung	itert. sberei-
	Nebenanlagen	Straße,	nd Radweg entlang Da auf den Nebenstraßen	Ü	Selten g	enutzt.				
ÖPNV		Buslinie: 136; Halteste	elle: City Ost							
Straßenverkehrsi nahmen	rechtliche Maß-	Nebenstraßen: Auswe weisung als verkehrst	eisung als Tempo 30-Z peruhigter Bereich	one, Aus-	IS-					
Realnutzung		Wohnnutzung								
Baustruktur 3-geschossig; Zeilenbebauung, Mehrfamilienhäuser Bebauung steht in größerem Abstand ziger Straße, vorgelagert Nebenfahrb Grünstreifen.										

Lärmrelevante Besonderheiten

Die L 215 verläuft von Alt-Oberhausen nach Südosten zur Anschlussstelle Mülheim an der Ruhr/Dümpten an der A 40.

Belastungen über 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts wurden zwischen Rolandstraße und Höfmannsstraße bis auf ein Gebäude auf der Südwestseite identifiziert. Ein weiteres betroffenes Gebäude steht an der Einmündung Straßburger Straße. Die Betroffenheit liegt bei beiden Werten nur knapp über dem Auslösewert. Die Harpener Straße (Parallelerschließung zur Danziger Straße) ging in die Berechnung nach VBUS nicht ein.

Das"Leben" spielt sich auf den Nebenfahrbahnen ab. Die Danziger Straße wird deshalb vom nicht motorisierten Verkehr kaum frequentiert.

Langfristig ist eine Ausweitung des Straßenbahnnetzes auf der Danziger Straße zwischen Mülheimer Straße und Stadtgrenze geplant. Vorzeitige Maßnahmen zur Lärmminderung sollten diese Planungsabsicht beachten.

Die Baulast der Danziger Straße fällt in die Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau NRW. Wie in Kapitel 4 bereits erwähnt, gelten daher die Auslösewerte 70 dB(A) L_{den} bzw. 60 dB(A) L_{night}.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Da die höchsten Lärmpegel jedoch nur knapp über den von der Stadt Oberhausen festgelegten Auslösewerten liegen, kann für die vorgeschlagenen Maßnahmen

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h,
- Flächenhafte Sanierung der Fahrbahn der Knotenpunkte Danziger Straße/ Straßburger Straße und Danziger Straße/ Höfmannstraße/ Wehrstraße,
- Verengung der Fahrbahn durch Fahrbahnbegrenzungslinien (Abstand zu Borden 0,50 bis 0,75 m)

mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW kein Einvernehmen hergestellt werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden jedoch laut Angabe des Landesbetriebs Straßenbau NRW zur Kenntnis genommen und bei zukünftigen Planungen berücksichtigt.

9.2.7 Dorstener Straße (L 623) - Abschnitt 1

ber.		Oberhausen, D	Oorstener Straf	Be, Absch	nnitt 1						
	OBSIGN	Lärmquelle: Kfz-Verke	hr	DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassi pegel m	maxi-		ler Be- enen	
		von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	
		Holtener Straße	A 516	15.669	3	50	Anmerkungen				
Lärmminderun	gspotenziale	Besta	ındsbeschreibung			F	Anmerkungen ler überfahrbar				
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	4-streifig, Fahrbahntei Rechtsabbiegefahrstre			Fahrbal	nteiler üb	überfahrbar				
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennte G Parkstreifen zwischen Koburger Straße .			weg teil dungen	weise sch von Berna	Anmerkungen iler überfahrbar adwege erneuerungsbedürftig, R se schlecht markiert; Die Einmün Bernardusstraße und Koburger als Gehwegüberfahrt ausgebilde				
ÖPNV		Buslinie: 979, NE 7; H	altestelle: Bernardusk	irche		ebuchten/ der Straß				alte-	
Straßenverkeh nahmen	rsrechtliche Maß-	Überholverbot, Radarr Am Hallenbad und Ho wärts fahrenden Verke	ltener Straße für den s								
Realnutzung						Flächen (Autohaus/ Tank- Straße/ Holtener Straße.					
Baustruktur		Einfamilienhäuser, Me schossig	hrfamilienhäuser; 2- b	ois 3-ge-		jene Baus oen und ur					

Lärmrelevante Besonderheiten

Die Holtener Straße bindet die Gewerbebetriebe in Sterkrade über die Anschlussstelle OB-Sterkrade an die A 516 an. Die Dorstener Straße weitet sich nördlich der A 516 zur Autobahnanschlussstelle von zwei auf vier Fahrstreifen aus. Auf dem Abschnitt Holtener Straße zwischen Freitaler Platz und Postweg sind bereits Maßnahmen zum Lärmschutz geplant.

Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung wurden bereits mit der Einrichtung einer Radarkontrolle zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und mit dem Umbau der Einmündungen Bernardusstraße und Koburger Straße als Gehwegüberfahrten (Verkehrsverstetigung) geleistet.

Trotz abschnittsweise angrenzender Wohnbebauung und der Kirche mit ihrem Umfeld wirkt die Straße anonym. Im Gegensatz zum südlichen Teil wurden im nördlich Teil der Anschlussstelle die Nebenanlagen bereits erneuert.

Lärmmindernde Maßnahmen auf der Dorstener Straße können die Immissionsbelastung von Seiten der A 516 nicht schmälern, aber ihren Teil zur Lärmminderung des doppelt belasteten Gebiets beitragen. Maßnahmen, die auf der Autobahn getroffen werden, sind getrennt aufgeführt (siehe Kapitel 9.3 "Lärmminderung an Autobahnen").

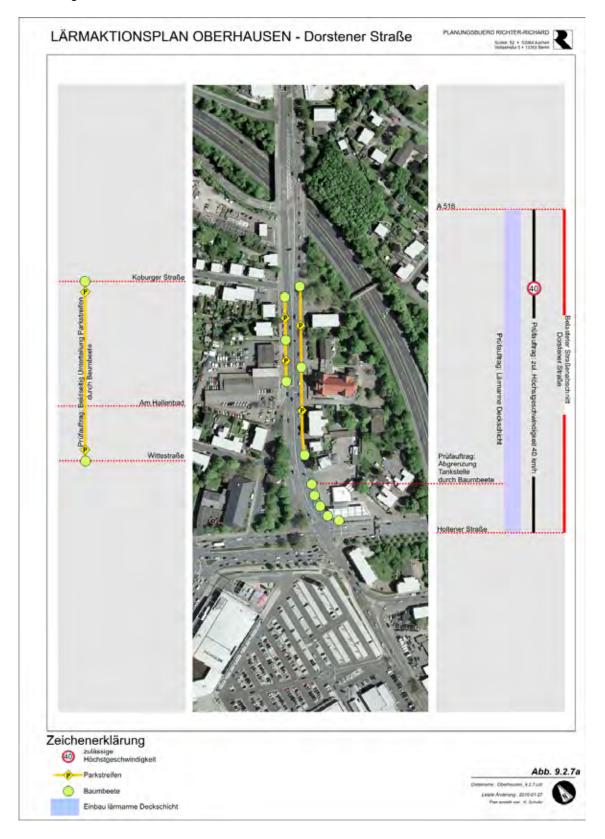
Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen



Dorstener Straße an Anschlussstelle Oberhausen Sterkrade

- P Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Alternativ: Prüfung einer Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag.
 - Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts bei Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A) bei Einbau des lärmarmen Asphalts.
- P Prüfauftrag: Unterteilung der Parkstreifen durch Baumbeete, in Verlängerung Abgrenzung der Tankstelle Dorstener Straße, Ecke Holtener Straße (Nordostecke), durch Baumbeete, evtl. auf privatem Grund.

Abbildung 9.2.7a: Dorstener Straße - Abschnitt 1





Dorstener Straße - Abschnitt 2

Bei	flers Targette	Oberhausen,	Dorstener Straf	Be, Absch	nnitt 2					
4	J. J.	Lärmquelle: Kfz-Verk	kehr	DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	pegel	aden- maxi- ıal	Zahl d troffe	er Be- enen
		von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
TOP NOTES	A SANCE AND	Holtener Straße	Auffahrt zur A 516	19.000		50				
Lärmminderung	spotenziale	Bes			F	Anmerku	ungen			
Straßeninfra-	Fahrbahn	2-streifig + Linksabbi	eger bei Auffahrt zur A	516.						
struktur	Nebenanlagen		ür Radverkehr freigege azwischen wird gepark		Reihe v ung.	on Leitpfo	sten vor	sten vor südwestliche		Bebau-
Realnutzung			uung, südlich der Einm Blich unempfindliche N			tohaus/We	erkstatt.			
Baustruktur		Wohnhäuser: 2-3ges und Dreilinden: 4-ge:	schossig, zwischen Holt schossig.	ener Straße	Bebauu	ng teilweis	se zurüd	ckgesetz	zt.	

Lärmrelevante Besonderheiten

Von diesem Abschnitt der Dorstener Straße (südlich der Holtener Straße) zweigt die Auffahrt zur A 516 in Fahrtrichtung AS Oberhausen-Zentrum ab. Die Abzweigung zur Auffahrt wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

Die betroffene Bebauung befindet sich ausschließlich auf der Straßenostseite. Entlang der Grundstücksrückseite verläuft die A 516, die in diesem Abschnitt mit Lärmschutz versehen ist. Für die Betroffenen stellt die Dorstener Straße die größere Lärmquelle dar, weil hohe Geschwindigkeiten nicht erst auf der Autobahnauffahrt gefahren werden, sondern schon auf der Dorstener Straße als ihrem Zubringer. Dies ist auch ein Sicherheitsrisiko.

Um eine Lärmminderung zu erzielen, muss die Zubringerfunktion der Dorstener Straße stärker reglementiert werden, damit der Zubringer nicht schon zur Auffahrt wird. Dazu muss die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit forciert werden.

Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Maßnahmen zur Lärmminderung

P Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Alternativ: Prüfung einer Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag. Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mittels Radarkontrolle.

Bei positivem Prüfergebnis: -1 dB(A) ganztags bis -2,4 dB(A) nachts bei Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -2,4 dB(A) bis -4,5 dB(A) bei Einbau des lärmarmen Asphalts.

 Verengung der Fahrbahn durch Fahrbahnbegrenzungslinien (Abstand zu Borden 0,50 bis 0,75 m).

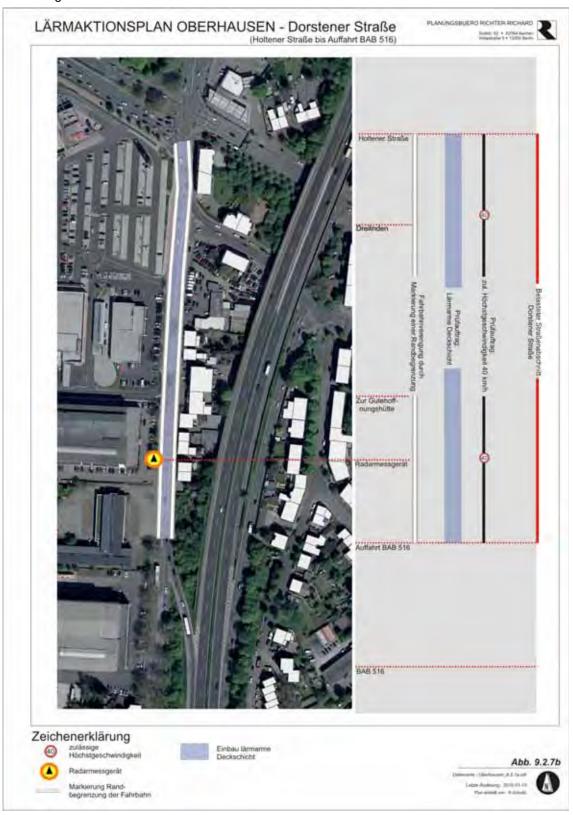


Dorstener Straße: Einmündung Zur Gutehoffnungshütte, Blickrichtung Süden



Dorstener Straße: Einmündung Zur Gutehoffnungshütte, Blickrichtung Norden

Abbildung 9.2.7b: Dorstener Straße - Abschnitt 2





9.2.8 Friesenstraße (L 215)

	豐文	Oberhausen, I	Friesenstraße							
G.		Lärmquelle: Kfz-Verk	ehr	DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	Fassa pegel m	maxi-	Zahl d troffe	er Be- enen
		von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
250.0 mate.		Bachstraße/ Alemannenstraße	Thüringer Straße/ Mecklenburger Stra- ße	16.074	2,3	50				
Lärmminderungs	spotenziale	Best	andsbeschreibung			P	Anmerkungen			
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	2-streifig				ahnoberfläche mehrfach ausgebesser tuell), dadurch uneben.				sert
	Nebenanlagen	de an Straßenostseite Einmündung Aleman benstraße und Meckl	ige Schutzstreifen, Que e vor dem Kindergarten nenstraße und zwische enburger Straße. Längs estseite. Baumreihe au	n nördlich en Schwa- sparkstrei-	fen teilw ampel a gestreife	g wiederho veise abge Im Kindero en für Rad traße/ Me	fahren. Jarten. N verkehr	Fußgär Markiert am Kno	ngerbeda er Links otenpun	arfs- abbie-
ÖPNV		Buslinie: 976, Haltest	elle: Buschhausen Mitt	е	Wetters	che Fahrtri chutz; in n ebucht, W	ördliche	e Fahrtri		
Realnutzung		Wohnnutzung domini ten.	ert, gewerbliche Nutzur	ng zwischen	Hagenstraße und Thüringer Straße, Kindergar-				rgar-	
Baustruktur		schossig, offene Bau	ehrfamilienhäuser; 2- b weise zwischen Bachst agenstraße/ Schwaben	traße/-Ale-	Heterogene Bauweise, größerer Abstand zu Straße zwischen Bachstraße und Hagenstra					

Lärmrelevante Besonderheiten

In Verlängerung der Buschhausener Straße verbindet die Friesenstraße die Stadtteile Buschhausen und Biefang und funktioniert als Zubringer zur A 42 AS Oberhausen-Buschhausen.

Durch die Schutzstreifen ist eine Verengung der Fahrbahn bereits erreicht worden. Diese Möglichkeit zur Unterstützung eines stetigen Verkehrsverlaufs und der einzuhaltenden Höchstgeschwindigkeit ist somit schon gegeben. Auffallend ist der schmale Straßenraum mit direkt angrenzender Bebauung.

- Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (-2,4 dB(A) ganztags, bis -3,0 dB(A) nachts).
- Fahrbahnerneuerung mit lärmarmem Belag (-2,5 dB(A) bis -4,5 dB(A)). Nach Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelags (s.u.) kann die Geschwindigkeitsreduzierung aufgehoben werden, da die Motorgeräusche bei niedrigen Geschwindigkeiten die Rollgeräusche der Reifen übersteigen. Bei der Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine Abstimmung mit der STOAG notwendig, da es im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsreduzierungen auf anderen betroffenen Straßenabschnitten zu Fahrplanverzögerungen kommen kann.
- Unterstützung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch ein Dialog-Display auf Höhe des Kindergartens für den aus südlicher Richtung kommenden Verkehr.
- Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots zwischen 22-6 h, Lieferverkehr frei. Bei positivem Prüfergebnis: -2,0 dB(A) bis -4,5 dB(A) je nach Höhe des Rückgangs.
- Prüfauftrag: Unterbrechung des Längsparkstreifens auf der Straßenwestseite durch Baumbeete und der Senkrechtstellplätze vor dem Kindergarten (Aufwertung des Straßenraums).



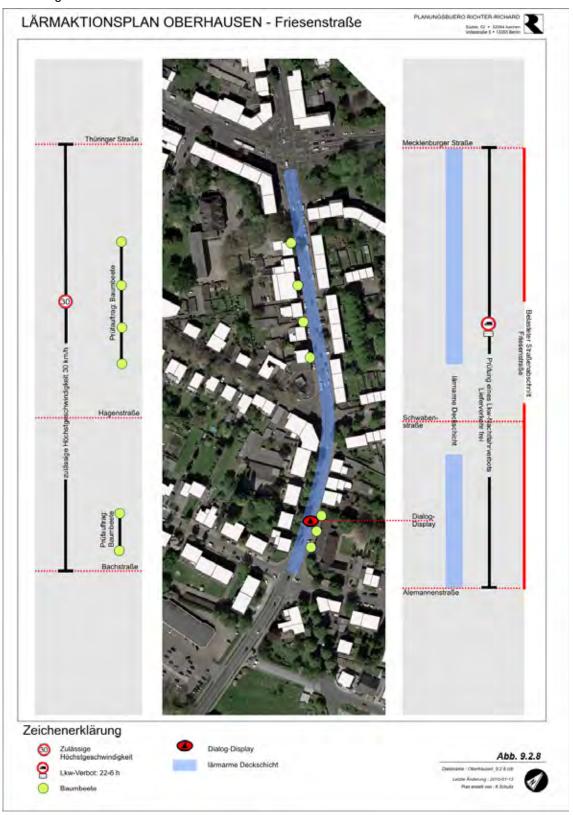
Friesenstraße zwischen Thüringer Straße und Hagenstraße



Friesenstraße zwischen Schwabenstraße und Bachstraße



Abbildung 9.2.8: Friesenstraße





9.2.9 Mellinghofer Straße (L 450)

C market	ton A	Oberhausen, M	Mellinghofer Str	аве						
		Lärmquelle: Kfz-Verk	ehr	DTV	Lkw- Anteil in %	V _{zul} [km/h]	pegel	aden- maxi- al	Zahl d troffe	
		von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
OHERHAL	SEX	Essener Straße	Rudolfstraße	15.384	2,5	30	69,6	60,9	412	455
and order	W. W.	Rudolfstraße	Falkensteinstraße/ Nathlandstraße	15.384	2,5	50				
		Falkensteinstraße/ Nathlandstraße	Wehrstraße	15.100	2,6	50				
Lärmminderungs	spotenziale	Best	andsbeschreibung			F	Anmerku	ungen		
Straßeninfra- struktur	Fahrbahn	dung Rudolfstraße ur	(Fußgängerübergang) id Haltestelle Rudolfstr alkensteinstraße/ Nath	аве.						
	Nebenanlagen	Radweg. Falkenstein: straße: Beidseitiger R und Rudolfstraße: Sc	athlandstraße bis Esse straße/ Nathlandstraße ladweg. Zwischen Esse hmaler Gehweg, teilwe esen. Baumbeete ab A	bis Wehr- ener Straße sise als	Schadhafter Gehweg zwischen Essener S und Rudolfstraße, bis Falkensteinstraße/ N landstraße verbesserungswürdig. Fußgän rampel in Höhe Dieningstraße.				Nath-	
ÖPNV			elle: Lipperheide Baum , 143, 953 ohne Haltes		Wetters Rudolfs stelle of in nördli	eide Baum chutz. traße in sü nne Wetter iche Fahrti terschutz.	idliche l schutz,	Fahrtrich keine E	ntung: H Bushalte	alte- bucht;
Straßenverkehrs nahmen	rechtliche Maß-	Durchgängiges Lkw-\ 30 zwischen Essener	/erbot (Lieferverkehr fr Straße und Rudolfstra	ei), Tempo ße.						
Realnutzung		landstraße und Dienir Sportplatz. Wohnnutz	ngstraße: Mischnutzun	g, teilweise G n Essener St	erbenutzung. Zwischen Falkensteinstraße/ Nath Gewerbe (Autohaus), südlich der Walterstraße: Straße und Walterstraße (Ostseite) und zwische				Ве:	
Baustruktur		und Walterstraße (2-g	nhäuser zwischen Rudo geschossig), ansonster nossig), Hochhausbeba	n Mehrfami-	heterog	ene Bauw	eise.			

Lärmrelevante Besonderheiten

Westlich der Mellinghofer Straße beginnt die Oberhausener Umweltzone. Das Lkw-Verbot aus dem Luftreinhalteplan wird derzeit überprüft.

Die Mellinghofer Straße wirkt auf dem betroffenen Abschnitt durch an den Straßenraum angrenzende starke Begrünung, Baulücken und anderen Aufweitungen abschnittsweise anonym.

Die Signalstellung der hinter einer Kurve nicht einsehbaren Fußgängerampel Dieningstraße wird für den aus Norden kommenden Verkehr durch eine Vorampel angekündigt.

- Prüfauftrag: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf der gesamten Länge des betroffenen Straßenabschnitts zwischen Rudolfstraße und Wehrstraße. Bei positivem Prüfergebnis: (-1 dB(A) bis -2,4 dB(A)). Abstimmung mit der STOAG im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsreduzierungen auf anderen betroffenen Straßenabschnitten notwendig, um Fahrplanverzögerungen zu vermeiden.
- Zwischen Königsberger Straße und Alte Heid: Schutzstreifen anstatt kombiniertem Fuß-/Radweg.
- Verengung der Fahrbahn durch Fahrbahnbegrenzungslinien auf der Westseite, im Bereich des Radfahrstreifens/ Schutzstreifens als Sicherheitsstreifen (Abstand zu Borden bzw. Radfahrstreifen/ Schutzstreifen 0,50 bis 0,75 m) zur Unterstützung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Prüfauftrag: Zwischen Frintroper Straße und Vennepoth (Ostseite): Vergrößerung der Baumbeete zwischen den Parkbuchten und Baumpflanzungen.
- Prüfauftrag: Haltestelle Rudolfstraße: Aufstellung eines Wetterschutzes im Bereich der öffentlichen Grünfläche zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.



Mellinghofer Straße zwischen Rudolfstraße und Drei Knappen



Mellinghofer Straße zwischen Dieningstraße/Frintroper Straße und Hunsrückstraße/Vennepoth

Abbildung 9.2.9: Mellinghofer Straße



9.2.10 Deckschichterneuerung

Zur Aufbringung von lärmarmen Deckschichten wird eine Prioritätenliste vorgeschlagen. Das Auswahlkriterium stellt hierbei der derzeitige Fahrbahnzustand dar.

- Die erste Priorität stellen die Belastungsachsen dar, bei denen in Kapitel 9.2 aufgrund des schlechten Fahrbahnzustands eine kurzfristige Deckschichterneuerung mit lärmarmem Belag aufgeführt ist:
 - o Mülheimer Straße (Abschnitt 1),
 - o Mülheimer Straße (Abschnitt 2),
 - o Duisburger Straße (Abschnitt 1),
 - o Duisburger Straße (Abschnitt 3),
 - o Hartmannstraße (Abschnitt 2),
 - Hartmannstraße (Abschnitt 3),
 - Friesenstraße.
- Mittelfristig (zweite Priorität) sollte eine Deckschichterneuerung aufgrund von absehbarem Instandsetzungsbedarf an folgenden Straßen durchgeführt werde
 - Duisburger Straße (Abschnitt 2),
 - o Mülheimer Straße (Abschnitt 3),
 - o Mülheimer Straße (Abschnitt 4),
 - Höhenweg (Abschnitt 1),
 - Dorstener Straße (Abschnitt 1),
 - o Dorstener Straße (Abschnitt 2).
- Die Straßen aus der langfristigen Strategie werden der dritten Priorität zugeordnet.
 - Osterfelder Straße,
 - Fernewaldstraße (Abschnitt 4),
 - o Obermeidericher Straße (Abschnitt 4).

9.3 Lärmminderung an Autobahnen

Auf Oberhausener Stadtgebiet verlaufen die A 2, A 3, A 42 und A 516. Sie bilden mit ihrer Verkehrsstärke und den hohen Geschwindigkeiten die größte Lärmquelle in Oberhausen. Zuständig für die Maßnahmenumsetzung ist hierbei der Landesbetrieb Straßenbau NRW.

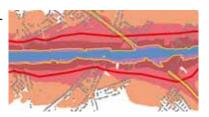
Bei der Durchführung von Maßnahmen zum Lärmschutz unterscheidet man zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung. Lärmvorsorge beinhaltet den Lärmschutz im Zusammenhang mit dem Neubau und wesentlichen Änderungen von Straßen. An bestehenden Straßen können Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung durchgeführt werden (siehe Kapitel 3 "Der rechtliche Hintergrund").

Während der Offenlage des Lärmaktionsplans (1. Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit) fiel durch entsprechende Hinweise auf, dass in der Datengrundlage vom Landesbetrieb Straßenbau NRW bzw. des LANUV auf Teilabschnitten der Autobahnen zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h angesetzt sind, obwohl keine Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen. Hierdurch sind die Lärmbelastungen und die Zahl der Betroffenen niedriger ausgefallen als es der Realität entspricht. In der 2. Phase der Lärmminderungsplanung erfolgt die Neuberechnung der Lärmkarten mit den tatsächlichen Geschwindigkeiten.

Die strategischen Lärmkarten wurden manuell verändert, um Bereiche mit ggf. höheren Betroffenheiten zu identifizieren . Der Auslösewert für den $L_{\rm den}$ (65 dB(A), dunkelroter Bereich) wurde deshalb um ca. 2,5 dB(A) nach außen verschoben. Dies entspricht der Geschwindigkeitserhöhung von 100 auf 130 km/h. Die beispielhaften Kartenausschnitte zeigen Bereiche, in denen höhere Betroffenheiten nicht auszuschließen sind. Bei der Betrachtung des $L_{\rm night}$ ergeben sich die selben Bereiche:

OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße, Kirchhellenerstraße) entlang der A 2

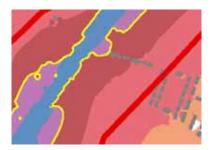




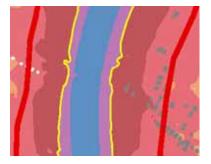
Entlang der A 3(Augustastraße, Untere Walsumermarkstraße, Lönsstraße, Kiesweg, Pfeilstraße)



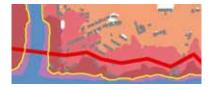
Dunkelschlag (Weseler Straße) entlang der A 3



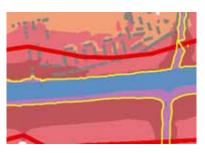
Holten (Weißensteinstraße, Kiebitzstraße) an der A 3



AS Oberhausen-Zentrum (Scheuerstraße) an der A 42



Osterfeld (Teutstraße) an der A 42



AK Oberhausen-West (In der Emscherau) an der A 42



Während der 1. Offenlage gingen zahlreiche Hinweise aus der Bevölkerung ein, die an den genannten Straßenabschnitten wohnen und vom Lärm betroffen sind. Maßnahmen zum Lärmschutz an diesen Autobahnabschnitten sind deshalb in den Aktionsplan eingeflossen, wobei auch das Autobahnkreuz Oberhausen berücksichtigt wurde. Zum geplanten Ausbau gab es ebenfalls Anregungen aus der Bevölkerung.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

A 2 und A 3

Die A 2 und A 3 wurden im Oberhausener Stadtgebiet erst in den letzten Jahren ausgebaut. Dementsprechend befinden sie sich straßenbaulich in einem guten Zustand. Aufgrund der zahlreichen Beschwerden aus der Bevölkerung wird jedoch zur Überprüfung des Lärmschutzes gera-

Es gibt im gesamten Stadtgebiet von Oberhausen auf der A 2 keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Auf der A 3 bestehen ebenfalls keine Geschwindigkeitsbeschränkungen, bis auf die Abschnitte

- in Fahrtrichtung Köln ab Anschlussstelle OB-Holten auf 120 km/h,
- in Fahrtrichtung Arnheim bis Anschlussstelle OB-Holten auf 120 km/h.

A 42 und A 516

Auf der A 516 wurde 2007 im gesamten Stadtbereich eine Deckensanierung durchgeführt (Kapitel 8.1.2). Die Fahrbahn befindet sich in einem ordnungsgemäßen Zustand. Die A 42 wird im Oberhausener Stadtgebiet derzeit saniert (seit Ende 2009).

Derzeit bestehen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Abschnitten

- A 516 80 km/h nachts (22-6 h) zwischen Autobahnkreuz Oberhausen und Anschlussstelle OB-Sterkrade in beiden Fahrtrichtungen, ansonsten ist die A 516 auf 100 km/h begrenzt,
- A 42 120 km/h ab Breilstraße (Betriebs-km 25)Richtung Osten.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Maßnahmen zur Lärmminderung

Aus Sicht des Lärmaktionsplans erscheinen folgende kurzfristige Maßnahmen an Autobahnen erfolgversprechend:

- Prüfauftrag an den Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Nachberechnung des vorhandenen Lärmschutzes an der A 2 und A 3 sowie an der A 42 und der A 516 an den oben genannten Abschnitten, ggf. Geschwindigkeitsreduzierungen.
- Prüfauftrag: Lkw-Überholverbot auf der A 2 (aufgrund Steigung/Gefälle).
- Deckenerneuerung der A 3 zwischen AK Oberhausen und AS Oberhausen-Holten (-5 dB(A)). Fertigstellung: 09/2009 (Angabe Landesbetrieb Straßenbau NRW, unter Vorbehalt).
- 2008 wurde an der A 42 im Bereich Breilstraße zwischen km 24,6 und km 25,3 aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand) erneuert (Angabe Landesbetrieb Straßenbau NRW).
- Durch die Ende 2009 begonnene Deckenerneuerung der A 42 zwischen Autobahnkreuz DU-Nord und Anschlussstelle OB-Buschhausen wird zwischen km 17,9 und km 18,8 (ca. zwischen AK OB-West und AS OB-Buschhausen) mit einer Lärmreduzierung um 5 dB(A) gerechnet (auf dem restlichen Abschnitt: -2 dB(A)) (Angabe Landesbetrieb Straßenbau NRW, unter Vorbehalt).
- 2011-2012: Deckenerneuerung und Erneuerung einer Lärmschutzwand an der A 42 zwischen den Anschlussstellen OB-Buschhausen und Bottrop-Süd (Angabe Landesbetrieb Straßenbau NRW, unter Vorbehalt).
- Prüfauftrag: Auf der A 516 wird die Geschwindigkeit ganztags auf der gesamten Länge im Stadtgebiet auf 80 km/h gesenkt.
- Für 2010 ist an der A 516 von km 1,3 bis km 2,8 (nördlich der AS OB-Sterkrade (Nordteil)) die Erneuerung bzw. Ergänzung der Lärmschutzwände auf der Ostseite geplant. Betriebs-km 0 bis Betriebs-km 2,8 werden lärmtechnisch untersucht (Angabe Landesbetrieb Straßenbau NRW, unter Vorbehalt).
- Prüfauftrag: Widerlager an den Brückenübergängen der A 516 südlich Autobahnkreuz Oberhausen und an der Anschlussstelle OB-Sterkrade und der A 3 in Sterkrade-Nord. Einbau lärmarmer Brückenübergänge.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

9.4 Identifizierung ruhiger Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach der Definition der Umgebungslärmrichtlinie ist ein "ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbeoder Freizeitlärm ausgesetzt ist". Es darf durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmt werden. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht jedoch kein zusätzlicher Lärmschutz in ruhigen Gebieten.

Angesichts der dichten Besiedlung und des engmaschigen Straßennetzes in der Stadt Oberhausen ist auf Grundlage des vom Umweltministerium NRW durchgeführten Scopings (siehe Abb. 9.4.1) davon auszugehen, dass im Stadtgebiet und darüber hinaus keine ruhigen Gebiete auf dem Land zu identifizieren sind. Allerdings setzen sich in Duisburg identifizierte ruhige Gebiete auf Oberhausener Stadtgebiet fort.

Maßnahmen zur Lärmminderung

Die Stadt Duisburg hat als Ballungsraum ruhige Gebiete identifiziert. An folgenden drei Standorten reichen zusammenhängende ruhige Gebiete in das Stadtgebiet Oberhausen:

- Oberhausen-Holten, begrenzt durch Lützowstraße, Wasserstraße und Dinslaker Straße,
- Oberhausen-Holten, westlich Mattler Straße,
- Oberhausen-Holten, westlich Kurfürstenstraße.

Die grenzübergreifenden ruhigen Gebiete sollten auch auf Oberhausener Stadtgebiet gesichert werden.

Abbildung 9.4.1: Ruhige Gebiete in NRW (Quelle: LANUV)

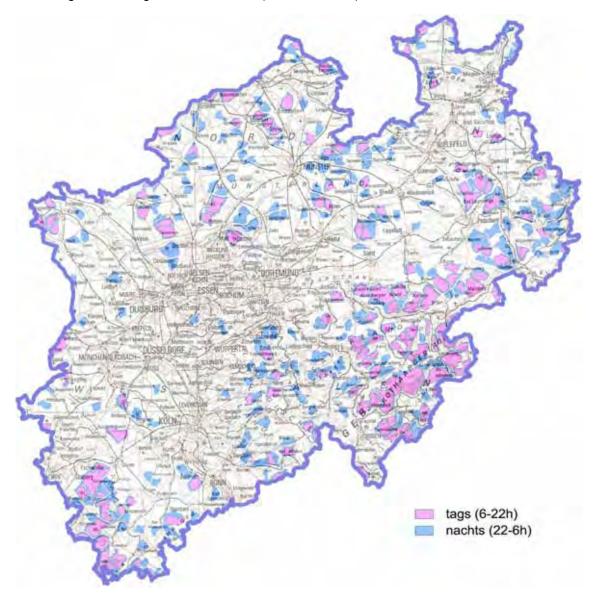
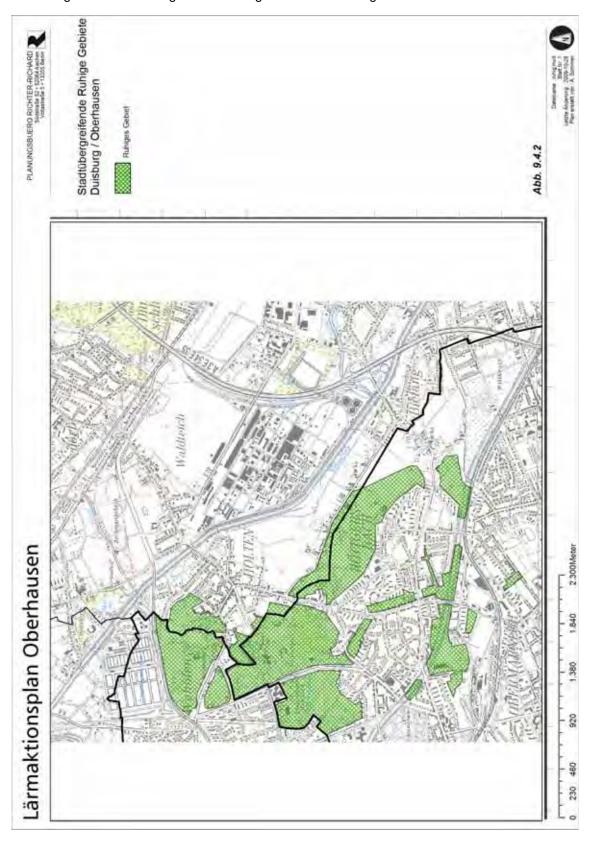


Abbildung 9.4.2: Stadtübergreifende Ruhige Gebiete Duisburg/Oberhausen



9.5 Bahnstrecken

Die Gemeinde als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan hat auch die Maßnahmen anderer Baulastträger zu koordinieren, so auch notwendige Schallschutzmaßnahmen an Schienenwegen. Sie können im Rahmen des Lärmaktionsplan sinnvolle Maßnahmen definieren, die mit dem Baulastträger (EBA bzw. DB ProjektBau) einvernehmlich abzustimmen sind.

Beim Lärmschutz an Bahnstrecken wird unterschieden zwischen der Lärmvorsorge als Lärmschutz beim Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen und der Lärmsanierung als Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen. Die Streckenabschnitte im Stadtgebiet von Oberhausen, an denen seitens der Bahn Maßnahmen der Lärmvorsorge oder der Lärmsanierung geplant sind, sind in der Abbildung 9.5.1 dargestellt.

Lärmvorsorge

- Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm begründet das BImSchG (§§ 41 ff) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als so genannte Lärmvorsorge bei dem Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges zur Vorsorge gegen den aufgrund der Baumaßnahme künftig zu erwartenden Verkehrslärm.
- In Oberhausen betrifft dieses die kartierten Belastungsachsen entlang der Bahnstrecke Oberhausen Emmerich (siehe Maßnahmen S. 113).

Lärmsanierung

- Die Lärmsanierung ist nicht in die Regelungen des BImSchG einbezogen. Das BMVBS hat erstmals ab dem Haushaltsjahr 1999 jährlich einen Betrag in Höhe von 100 Mio. DM beziehungsweise rund 51 Mio. Euro für das Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes" in den Bundeshaushalt eingestellt. Seit 2007 stehen hierfür im Bundeshaushalt 100 Mio. Euro zur Verfügung.
- Vom BMVBS und der Deutschen Bahn AG wurde mit der "Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen und damit über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vorgelegt. Auf dieser umfassenden Vergleichsbasis erfolgt eine Priorisierung, nach der die Lärmsanierungsabschnitte bundesweit abgearbeitet werden sollen.
- Dabei können je nach den örtlichen Verhältnissen Maßnahmen als Maßnahmenpakete oder einzeln getroffen werden:

An der Entstehungsquelle (aktiver Lärmschutz) an Bahnanlagen wie z.B.

- Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen,
- Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen in engen Gleisbögen,
- o Maßnahmen zur Lärmminderung an Brückenbauwerken,
- o "Besonders überwachtes Gleis" mit frühzeitigem Schienenschleifen.

An der Einwirkungsquelle (passiver Lärmschutz) an baulichen Anlagen wie z.B.

- Einbau von Schallschutzfenstern und
- Einbau von Lüftungseinrichtungen.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Voraussetzung ist die Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte. Näheres regelt die "Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" [18].

Eine erste Lärmsanierungsmaßnahme wurde in Oberhausen im Bereich des Rangierbahnhofs Osterfeld umgesetzt. Hier wurde im Jahr 2009 auf einer Länge von 676 m im Bereich nördlich des Rangierbahnhofes an der Hochstraße eine 2 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Darüber hinaus sind in diesem Lärmsanierungsabschnitt für rund 320 Wohneinheiten passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Ob die südlich gelegene Wohnbebauung durch die Lärmsanierungsmaßnahme ausreichend geschützt wird, muss noch überprüft werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich hier um einen Abschnitt handelt, der nicht in der Lärmkartierung des EBA enthalten ist. Dennoch sind hier die Voraussetzungen der Lärmsanierung erfüllt, d.h. die Maßnahmen wurden in diesem Abschnitt wegen der Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte durchgeführt.

Ferner wurden an der Strecke 2650 Oberhausen - Gelsenkirchen im Lärmsanierungsabschnitt Essen-Dellwig passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt, die im Stadtgebiet Oberhausen einige wenige Wohngebäude an der Straße Hausmannsfeld betrafen.

In der Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung werden im Stadtgebiet von Oberhausen mehrere Streckenabschnitte, an denen Lärmsanierung erforderlich ist, aufgeführt und mit weiteren Abschnitten aus Mülheim an der Ruhr zusammengefasst zum Lärmsanierungsbereich "Mülheim (RU), Oberhausen". Dieser hat die Prioritätenkennziffer (PKZ) 6,518 [18]. Da die höchsten PKZ bundesweit bei über 20 liegen und damit die entsprechenden Abschnitte vorrangig bearbeitet werden, sind die Maßnahmen in der Stadt Oberhausen der langfristigen Strategie (Kapitel 10) zuzuordnen, auch wenn es zum Teil schon vor 2013 zu Aktivitäten kommt (Erstellung des Schallgutachtens). Die Lärmsanierungsabschnitte sind in Abbildung 9.5.1 dargestellt.

Angesichts des fehlenden Rechtsanspruchs auf Lärmsanierung an Schienenwegen und der erst langfristigen Umsetzung des freiwilligen Lärmschutzes durch den Bund stellt sich die Frage nach alternativen Lösungen. Hier können in bestimmten Fällen Public Private Partnership-Modelle (PPP) als Finanzierungsmodell zwischen öffentlicher Hand und Privaten einen Ausweg bieten. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob ein Zusatznutzen erreichbar ist. So können bei einer Lärmschutzwand beispielsweise Erlöse aus Photovoltaik und Werbeflächen erzielt werden.



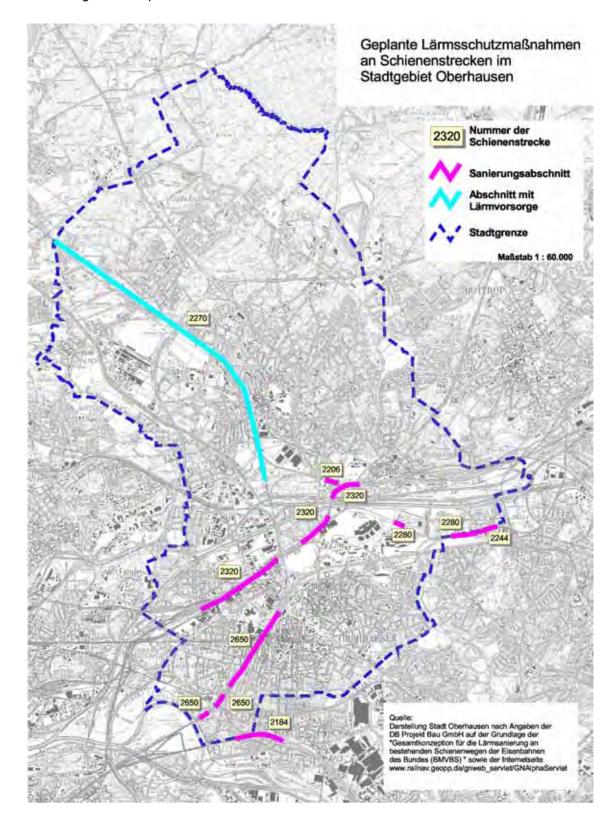
Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Maßnahmen zur Lärmminderung:

- Im Zuge des geplanten Ausbaus der Strecke Oberhausen Emmerich ("Betuwe-Strecke") werden zwischen Sterkrade und der Stadtgrenze zu Dinslaken Lärmschutzwände errichtet. Für den Ausbau wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das voraussichtlich in 2010 eingeleitet wird. Der Baubeginn ist für 2011 geplant. Über die Höhe der Lärmschutzwände bzw. den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden.
- Überprüfung der in der Gesamtkonzeption der Lärmsanierung aufgeführten Abschnitte auf Vollständigkeit (vgl. Abb. 9.5.1: Strecke Oberhausen Essen ist nicht als Sanierungsabschnitt aufgeführt).
- Für Bebauungspläne gilt wie an den lärmbelasteten Straßen, dass ältere Pläne keine bzw. möglicherweise auch nicht mehr ausreichende Festsetzungen zum Schutz vor Lärm- und Schadstoffimmissionen aufweisen.
 - Wie beim Straßenverkehr wird sich hierbei zunächst auf die im Verfahren befindli chen oder neu aufzustellenden Pläne beschränkt.



Abbildung 9.5.1: Geplante Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken



10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2013 angestrebt wird, wird nachfolgend die langfristige Strategie der Stadt Oberhausen zur Lärmminderung dargestellt, die über das Jahr 2013 hinausgeht. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um eher strategisch angelegte Konzepte.

10.1 Minderung von Straßenverkehrslärm

Ziel ist neben der Verringerung bestehender Lärmkonflikte zugleich die Vermeidung neuer Lärmkonflikte. Das Entstehen neuer Lärmkonflikte berücksichtigt die Stadt Oberhausen durch folgende Richtwerte bei der städtischen Planung:

- Die Grenzwerte der 16. BlmSchV für die Lärmvorsorge im Verkehrsbereich und
- eine Orientierung an der DIN 18005 für neu zu planende Gebiete.

Lärmminderung an Stadtstraßen

Maßnahmen zur Lärmminderung

Aktivitäten (teil schon geplant oder begonnen), deren Umsetzung langfristig zu erwarten ist:

- Konzept zur Deckschichterneuerung:
 - Die dritte Priorität beinhaltet die Straßen, bei denen eine Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärmarmem Asphalt aufgrund ihres derzeitig guten Zustandes aus wirtschaftlichen Gründen erst langfristig umgesetzt werden kann:
 - Osterfelder Straße,
 - o Fernewaldstraße (Abschnitt 4),
 - Obermeidericher Straße (Abschnitt 4, wird in die langfristige Strategie aufgenommen, da der Einbau von lärmarmem Belag erst erfolgt, wenn eine Sanierung der Straße erforderlich wird. Die Baulast liegt gemeinsam bei den Städten Oberhausen und Duisburg).
- Verfolgung des Straßenbahnausbaus auf den beiden Strecken Danziger Straße-Ost,
 Essen-Frintrop bis Neue Mitte.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Umsetzung von Prüfaufträgen aus Kapitel 9., deren Ergebnisse teilweise erst langfristig zur Umsetzung gelangen können:

- Bauliche Maßnahmen:
 - o Höhenweg (Einmündung in Pfalzgrafenstraße): Abstandsgewinnung durch Verzicht auf den gemeinsamen Rechts- und Geradeausstreifen, Linksabbieger wird zu Mischstreifen, Leistungsprüfung des Knotens,
 - o Prüfauftrag: Markierung der Parkstreifen und Unterbrechung durch Baumbeete an der Obermeidericher Straße (Fortsetzung der Alleenbildung bis zur A 3 mit Anschluss an die Allee südlich der A 3).
- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:
 - o Osterfelder Straße: Lkw-Nachtfahrverbot,
 - Buschhausener Straße: Lkw-Nachtfahrverbot.
 - Essener Straße: Lkw-Nachtfahrverbot.
- Verkehrslenkende Maßnahmen:
 - o Osterfelder Straße: Umlenkung des Verkehrs in/ aus Richtung Bottrop,
 - Buschhausener Straße: Umlenkung des Gewerbeverkehrs in/ aus Richtung Norden.
- Sonstige Prüfaufträge:
 - Mülheimer Straße (zwischen Schenkendorfstraße/ Tannenbergstraße und Falkensteinstraße/ Ebertstraße): Aufstellung eines Signalzeitenplans für die Zeit der Schulstunden und Verlegung der Bushaltestelle Richtung Norden vor die Schule (Verlegung der Bushaltestelle ist im Prüfauftrag enthalten, deshalb langfristige Maßnahme).
- Weiterführendes gestalterisches Konzept zur Entlastung der Danziger Straße nach dem Bau der Straßenbahntrasse.
- Hinweis auf weitere Straßenzüge, deren Lärmbelastungen vermutlich im Grenzbereich der Auslösewerte 65/55 dB(A) liegen und an denen Vorsorgemaßnahmen sinnvoll erscheinen.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Lärmminderung an Autobahnen

Maßnahmen zur Lärmminderung

- Prüfauftrag Deckenerneuerung
 - Grundhafte Erneuerung der A 3 zwischen Autobahnkreuz Oberhausen und Anschlussstelle Hünxe (km 52-65,5) von 2014 bis 2015 (Angabe Landesbetrieb Straßenbau NRW, unter Vorbehalt). Zusätzlich wird eine Prüfung des vorhandenen Lärmschutzes empfohlen.
- Prüfauftrag Lärmschutzwand/-wall
 - Reparatur der maroden Lärmschutzwand an der A 3 über den Rhein-Herne-Kanal.
 - Prüfauftrag: Lückenschluss der Lärmschutzwand zwischen Autobahnkreuz Oberhausen und Anschlussstelle Dinslaken-Süd) an der A 3.
 - Prüfauftrag: Wiederaufnahme der Planung für einen Erdwall am Autobahnkreuz Oberhausen-West entlang der Rampe von der A 42 zur A 3.
- Prüfauftrag Geschwindigkeitsreduzierung
 - Kommt es trotz der Nachberechnung des Lärmschutzes auf der A 2 und A 3 zu Betroffenen, sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h erfolgen mit dem Prüfauftrag einer Geschwindigkeitsreduzierung für Lkw auf 60 km/h.
- Prüfauftrag: Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

10.2 Minderung von Schienenverkehrslärm

Die Hauptgeräuschquellen beim Schienenverkehr sind Abrollen der Räder auf den Schienen, Antriebsgeräusche, Bremsgeräusche, Rangiergeräusche und akustische Signale. Schallschutzmaßnahmen lassen sich durch Maßnahmen am Fahrzeug, am Fahrweg oder im Ausbreitungsweg erreichen. Als aktive Maßnahmen sind zu nennen:

- Verbesserung des rollenden Materials,
- Verbesserung des Fahrweges, Schienenschleifen, Kurvenschmierung,
- Schallschutzwände, Schallschutzwälle, Einhausungen.

Erfolge bei der Lärmminderung an der Quelle können perspektivisch dazu beitragen, den Lärmsanierungsbedarf zu reduzieren, beziehungsweise eine weitergehende flächendeckende Lärmminderung zu erzielen.

In Einzelfällen kann auch eine Verringerung der Geschwindigkeit des Schienenverkehrs zu einer Lärmreduzierung beitragen. Dies ist jedoch kein befriedigender Ansatz, da er der angestrebten Beschleunigung schienengebundener Verkehrsmittel entgegensteht. Als Anlage ist eine Tabelle beigefügt, in der die wesentlichen Lärmminderungsmaßnahmen an Schienenfahrzeugen und entlang von Schienenwegen zusammengefasst dargestellt sind.

Bei Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes besteht ein hoher Nachholbedarf: Die Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung prognostiziert einen Gesamtbedarf von rund 2,5 Mrd. EUR. Der Bund hat mit der Aufstockung der Mittel im Bundeshaushalt 2006 von rund 50 Mio. EUR/Jahr auf rund 75 Mio. EUR/Jahr und 2007 um weitere 25 Mio. EUR auf rund 100 Mio. EUR/Jahr die Chancen erhöht, überhaupt von den geplanten Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zu profitieren. Mit dem "Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr" hat die Bundesregierung im Dezember 2008 zusätzliche 50 Mio. EUR für die Lärmsanierung an Schienenwegen bereitgestellt und mit den Konjunkturprogrammen noch einmal um 100 Mio. EUR für die Jahre 2009 und 2010 aufgestockt.

Doch selbst wenn der Bund seine derzeitigen Mittel konstant einsetzt, wird es unter Einrechnung von Preissteigerungen immer noch mehr als 20 Jahre dauern, bis die in der Gesamtkonzeption dargestellten Maßnahmen abgearbeitet sind.

Bei Maßnahmen zur Lärmsanierung besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Aufgrund des bei einer wesentlichen Änderung vorliegenden Rechtsanspruchs der Betroffenen auf Einhaltung der für die Betroffenen günstigeren Vorsorgewerte haben Lärmvorsorgemaßnahmen grundsätzlich Vorrang vor Lärmsanierung.

Die Abschnitte, an denen entsprechende Maßnahmen vorgesehen sind, sind in Abbildung 9.5.1 dargestellt.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Maßnahmen zur Lärmminderung:

- Für die Sanierungsabschnitte Oberhausen Mülheim an der Ruhr gibt die DB Projekt
 Bau folgende Schritte an, die durchzuführen sind:
 - o Ab Mitte/ Ende 2011: Erstellung des Schallgutachtens, das aktive und/ oder passive Maßnahmen für die Abschnitte enthält.
 - o Überprüfung der Realisierbarkeit der Maßnahmen.
 - Vorstellung der voraussichtlichen Maßnahmen bei der Stadt Oberhausen.
 - Ab Anfang/ Mitte 2012: Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Abstimmung mit der Stadt Oberhausen.
 - o Ende 2012: Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen.
 - Ab 2013/ 2014: Möglicher Bau der ersten Maßnahmen.

Die Angaben zu Terminen in Bezug auf Planung und Ausführung stehen immer unter Vorbehalt der Finanzierung und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen.

- Behebung ermittelter M\u00e4ngel an den L\u00e4rmschutzma\u00dBnahmen von Seiten der Schiene.
- Erneuerung von Schienenwegen unter Nutzung lärmarmer Ausbaustandards.
- Einsatz von Fahrzeugen mit lärmarmen Techniken.

11. Finanzielle Informationen

Tabelle 11.1 enthält die bezifferbaren Maßnahmenvorschläge mit überschlägigen Kosten.

In die Kostenschätzung wurden ggf. notwendiger Grunderwerb, zusätzliche Beleuchtung und eventuelle Folgearbeiten der Versorgungsträger nicht eingerechnet. Aufgeführt sind nur die kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen und auch nur die Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan ihren Auslöser haben. Reine Prüfaufträge werden nicht aufgeführt, d.h. alle Maßnahmen, deren Umsetzung in die langfristige Strategie fällt. Der nachfolgende Kostenüberschlag enthält nur den Kostenaufwand für die Stadt Oberhausen als Baulastträger.

Tabelle 11.1: Kosten des Lärmaktionsplans für die Stadt Oberhausen

	Kosten des Lär	maktionsplans Oberhausen				
Straße	Straßenabschnitt	Maßnahme	Einheit	Preis	Anzahl	Kosten in EUR
Höhen- weg	Buchenweg bis Königshardter	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	5	1.000
	Straße	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	9.360	262.080
		Markierung von Fahrbahnbegrenzungs- linien	m	5	1.560	7.800
		Dialog-Display	St	3.500	1	3.500
		Unterbrechung des Parkstreifens durch Baumbeete	St	400	6	2.400
						11.300-230.000
Hart- mann-	Königshardter Straße bis Hohe	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	5	1.000
straße Straße	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	6.120	171.360	
		Dialog-Display	St	3.500	1	3.500
		Markierung von Fahrbahnbegrenzungs- linien	m	5	1.124	6.120
		Markierung Radfahrstreifen/ Angebots- streifen	m	5	1.124	6.120
		Unterbrechung des Parkstreifens durch Baumbeete	St	400	4	1.600
					•	9.620-185.200
Hart- mann-	Hohe Straße bis Kirchhellener Stra-	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	4	800
straße	ße	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	3.390	94.920
		Markierung von Fahrbahnbegrenzungs- linien	m	5	904	4.520
		Markierung Radfahrstreifen/ Angebots- streifen	m	6	904	4.520
		Dialog-Diaplay	St	3.500	1	3.500
		Unterbrechung des Parkstreifens durch Baumbeete	St	400	10	4.000
					•	4.520-107.960



	Kosten des Lär	maktionsplans Oberhausen					
Straße	Straßenabschnitt	Maßnahme	Einheit	Preis	Anzahl	Kosten in EUR	
Ferne- waldstra-	Kirchhellener Stra- ße bis AS OB-	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	3	600	
ße	Königshardt	Markierung von Fahrbahnbegrenzungs- linien	m	5	450	2.700	
		Ausbau Nebenanlagen: Aufgabe eines Parkstreifens zugunsten Geh- und Rad- weg	m²	50	140	7.000	
		Beschilderung Zweirichtungsradverkehr	St	200	2	400	
		Querungssicherung				pauschal 3.000	
						2.700-13.700	
Oster- Waghalsstraße bis felder Bottroper Straße		Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	St	200	2	400	
Straße	Fahrbahnverengung (Aufpflasterung) von 3 Einmündungen)	m²	50	252	12.600		
						400-13.000	
	Osterfelder Straße bis Westfälische	Markierung von Fahrbahnbegrenzungs- linien	m	5	770	3.850	
	Straße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	5	1.000	
		Dialog-Display	St	3.500	1	3.500	
			<u>.</u>			3.500-8.080	
Ebert- straße	Hansastraße bis Tannenbergstraße	Einrichtung eines ganztägigen Lkw- Verbots	St	200	2	400	
				•		400	
Essener Straße	Mellinghofer Stra- ße bis Haus-	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	5	1.000	
	mannsfeld	Dialog-Display	St	3.500	2	7.000	
		Ummarkierung Knotenpunkt Hausmannsfeld/ Essener Straße	m	5	160	800	
		Markierung Parkstreifen	m	5	260	1.300	
		Beschilderung gemeinsamer Geh-/ Radweg		St	200	1	200
		Baumreihe, Straßenmöblierung	St	400	5	2.000	
		Umbau des Knotenpunkts als Kreisverkehrsplatz (Vollausbau)		85	3.800	323.000	
		Beschilderung: Informationstafel "Zollstation"	St			pauschal 500	
			•	•		11.200-16.800	
Duisbur-	Buschhausener	Querungssicherung	St			pauschal 3.000	
ger Stra- ße	Straße bis Ruhr- orter Straße	Beidseitige Unterbrechung der Park- streifen durch Baumbeete	St	400	12	4.800	
		Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h auf der Concordiastraße (bis Gustavstraße)	St	200	2	400	



	Kosten des Lär	maktionsplans Oberhausen				
Straße	Straßenabschnitt	Maßnahme	Einheit	Preis	Anzahl	Kosten in EUR
	Ruhrorter Straße bis Würpemberg- straße	Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete	St	400	8	3.200
	Straise					3.200
	Würpembergstra- ße bis Stadtgren-	Einrichtung eines Lkw-Nachtfahrverbots	St	200	5	1.000
	ze (DU)	Einrichtung eines absoluten Halteverbots	St	200	2	400
		Umgestaltung Straßenraum/ Neben- anlagen im Bereich des Bahn- übergangs	m²	70	350	24.500
						400-25.900
Obermeidericher Straße (*) Stadtgrenze (DU) bis Autobahnbrücke A 3	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	St	200	4	800	
	Einrichtung eines Lkw-Nachtfahrver- bots	St	200	4	800	
		Dialog-Display	St	3.500	1	3.500
						5.100 (*)
	Schenkendorfstraße bis Ebertstraße	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	8.000	224.000
		Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete	St	400	15	6.000
					-	224.000-230.000
	Ebertstraße bis Danziger Straße	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	9.840	275.520
		Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete	St	400	15	6.000
						281.520
	Danziger Straße bis Grenzstraße	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	5.085	142.800
						142.800
	Grenzstraße bis Stadtgrenze (Mül-	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	7.470	209.160
	heim a.d.R.)	Einrichtung eines Lkw-Nachtfahrver- bots	St	200	8	1.600
						209.160-210.760
Dorste- ner Stra-	Holtener Straße bis AS OB-Stre-	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	4	800
ße	krade (Nord)	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	4.725	132.440
		Unterbrechung des Parkstreifen durch Baumbeete	St	400	10	4.000
				_	-	4.800-137.240
	Holtener Straße bis AS OB-Stre-	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	3	600
	krade (Süd)	Aufbringung lärmarmer Belag (Deck- schichterneuerung)	m²	28	3.550	99.400
		Markierung von Fahrbahnbegrenzungs- linien	m	5	710	3.550



	Kosten des Lär	maktionsplans Oberhausen				
Straße	Straßenabschnitt	Maßnahme	Einheit	Preis	Anzahl	Kosten in EUR
		Geschwindigkeitskontrolle durch Radargerät	St	25.000	1	25.000
				•	•	28.550-127.950
Friesen- straße Bachstraße bis Thüringer Straße		Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	St	200	4	800
		Dialog-Display	St	3.500	1	3.500
		Aufbringung lärmarmer Belag (Deckschichterneuerung)	m²	28	2.622	73.360
		Einrichtung eines Lkw-Nachtfahrver- bots	St	200	4	800
		Unterbrechung des Parkstreifen durch Baumbeete	St	400	6	2.400
						73.790-80.916
Melling- hofer Essener Straße bis Wehrstraße		Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h	St	200	9	1.800
Straße		Markierung von Fahrbahnbegrenzungs- linien	m	5	1.960	9.800
		Markierung Radfahrstreifen/ Angebots- streifen	m	5	90	450
		Vergrößerung von Baumbeeten	St	200	4	800
		Aufstellung Wetterschutz an Haltestelle Rudolfstraße	St			pauschal 5.000
						10.250-17.850
						1,3 (**) bis 1,88 (***) Mio. EUR

^(*) Da die Stadtgrenze zwischen Duisburg und Oberhausen mittig auf der Obermeidericher Straße verläuft, werden die anfallenden Kosten für Maßnahmen an der Obermeidericher Straße von beiden Städten getragen.

^(**) Kosten, bei negativem Prüfauftragergebnis

^(***) Kosten bei positivem Prüfergebnis, d.h. Umsetzung aller Maßnahmen



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2013 werden voraussichtlich die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen neu berechnet. Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenzahlen 2008 zu 2013 ermöglichen eine abschnittsweise Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans (in der zweiten Stufe der Lärmminderungsplanung fällt Oberhausen unter die Ballungsraumdefinition, womit das betrachtete Straßennetz umfangreicher ist als in der ersten Stufe).

Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

13.1 Rahmenbedingungen der Rechenmodelle

Nach Anhang V (3.) der EG-Umgebungslärmrichtlinie sollten im Lärmaktionsplan Schätzwerte für die Zahl der betroffenen Personen enthalten sein. Das Handlungskonzept ist hierzu schalltechnisch zu bewerten, um mögliche weitere Anpassungsnotwendigkeiten erkennen zu können. Dies beinhaltet auf Grundlage der strategischen Lärmkarten vom Juni 2007 die Neuberechnung der verbleibenden Lärmbetroffenheit der Bewohner.

Um die Lärmminderungswirkung der angestrebten Maßnahmen im Lärmaktionsplan zu prognostizieren, wird in der Regel eine erneute Berechnung mit der VBUS durchgeführt. Die Differenz zum Ist-Zustand soll die erwartete Maßnahmenwirkung abbilden. Dies ist jedoch nicht in jedem Fall korrekt, da es hierfür erforderlich wäre, dass alle wesentlichen lärmmindernden oder lärmerzeugenden Parameter in die Lärmberechnungen eingehen. Dies ist jedoch nicht der Fall:

- Es werden nur Geschwindigkeiten bis 20 km/h betrachtet. Alle darunter liegenden Geschwindigkeiten werden auf 20 km/h gesetzt. Richtet man also eine Tempo 10-Zone oder einen verkehrsberuhigten Bereich ein, so entspricht die Wirkung in der Berechnung der Wirkung einer Tempo 20-Regelung.
- Der Ampelzuschlag der RLS-90 entfällt, so dass die Einrichtung oder auch der Abbau einer Signalanlage keinen Einfluss auf die Berechnung hat.
- Zur Unterscheidung in leichte und schwere Lkw liegt die Grenze bei 3,5 t, im Gegensatz zu 2,8 t in der RLS 90.

Doch auch die Berechnungen auf Basis der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90", wie sie notwendig sind, um Lärmschutzmaßnahmen zu berechnen und die Anordnungsfähigkeiten von Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der StVO zu prüfen, führen nicht weiter. Für das inzwischen breit gefächerte und sehr differenzierte Maßnahmenspektrum zur Lärmminderung reichen die Parameter der RLS-90 nicht mehr aus. Das gilt insbesondere für folgende Minderungspotenziale:

- Ist ein Gebiet als Tempo 30-Zone ausgewiesen, geht als zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 mit der Annahme in die Schallberechnung ein, dass sich alle Kraftfahrzeuge an diese Geschwindigkeit halten. Aus der Praxis ist jedoch bekannt, dass die ausschließliche Beschilderung von Tempo 30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung von ca. 10 % der Ausgangsgeschwindigkeit erreicht, d.h. in der Regel sind in solchen Bereichen Geschwindigkeiten von 40 km/h keine Seltenheit, 30 km/h eher die Ausnahme. Mit richtig gewählten baulichen Maßnahmen ist es jedoch möglich, Tempo 30 weitgehend durchzusetzen und so erst zu einer wirklich wahrnehmbaren Lärmminderung zu kommen. Mit der RLS-90 lassen sich jedoch flankierende bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30 nicht als Lärmminderungspotenzial nachweisen.
- In der Definition der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gilt in der RLS-90 30 km/h als untere Berechnungsgrenze, Tempo 20- oder Tempo 10-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (7 km/h) gehören explizit nicht zum Berechnungsbereich der RLS-90.



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

- Die RLS-90 unterstellt bei ihren Berechnungen einen stetigen Geschwindigkeitsverlauf, an Signalanlagen gibt es für die eintretende Unstetigkeit einen
 Zuschlag. Dies stellt sich jedoch in der innerstädtischen Praxis ganz anders dar.
 Beliefern in der zweiten Reihe, fehlende Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen,
 häufige Parkvorgänge, querende Fußgänger, Radfahrer auf der Fahrbahn,
 auch falsch eingesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und vieles mehr
 führen in vielen Straßen zu einem offensichtlich unstetigen Geschwindigkeitsverlauf. Da jedoch ein stetiger Verlauf in der Rechenvorschrift unterstellt ist,
 bringen Maßnahmen zur Verstetigung der Geschwindigkeit kein rechnerisches
 Lärmminderungspotenzial, obwohl tatsächlich hierin mitunter erhebliche Entlastungspotenziale liegen können.
- Der maßgebende Lkw-Anteil wird aus dem Anteil der Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t berechnet. Bei Verkehrszählungen sind jedoch diese Fahrzeuge nicht eindeutig zu identifizieren. Lediglich Fahrzeuge über 3,5 t sind wegen der Zwillingsbereifung eindeutig zu erkennen. Der Anteil der leichten Lkw wird deshalb in der Regel ungenau angegeben, in der Regel mit einem zu geringen Anteil. Alle Maßnahmen, die auf eine Reduzierung des Güterverkehrs in innerstädtischen Bereichen abzielen, werden damit in ihrer lärmmindernden Wirkung unterschätzt.

Die Darstellung von Pegeldifferenzen nach VBUS und in noch stärkerem Maße nach RLS 90 führt deshalb in der Summe zumeist zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Maßnahmenwirkung. Die Interpretation der Ergebnisse erfordert deshalb auch immer einer verbalargumentative Ergänzung.

13.2 Abschätzung der Reduzierung

Als Anlage ist eine Tabelle als Hintergrundinformation beigefügt, in der die Wirkung üblicher Maßnahmen zur Lärmminderung an Straßen und Schienenwegen aufgeführt sind.

13.2.1 Lärmaktionsplan Oberhausen - Maßnahmenwirkung im Überblick

Nachstehend sind in Tabelle 13.2.1 alle wesentlichen Merkmale der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmminderung zusammengefasst dargestellt. Die Tabelle ist gegliedert in Maßnahmen, die

- in die Berechnung des Lärmaktionsplans einfließen, da ihre Wirkung abschnittsweise erfasst und bewertet werden kann (z. B. Deckschichterneuerung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrverbote),
- verstetigend wirken, aber nicht in die Berechnung eingehen, da ihre Wirkung sich aus der Summe mehrerer, teilweise punktueller Maßnahmen ergibt (z. B. Bau einer Mittelinsel, Verengung der Fahrbahn, Abhängung einer Seitenstraße, Dialog-Display), jedoch einen wesentlichen Beitrag zur Lärmminderung leisten,
- durch Gestaltung/ Aufwertung des öffentlichen Raums und Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr kompensatorisch Einfluss auf die subjektive Beurteilung der Immissionslage haben (Wohlfühlbonus), sich aber im übrigen eher strategisch bzw. gesamtstädtischer Ebene auswirken.

Weiterhin ist zu beachten, dass eine Deckschichterneuerung auf die Rollgeräusche zielt, während eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Roll- und Motorenge-



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

räusch zielt. Ab 30 km/h und langsamer haben jedoch die Rollgeräusche keinen oder nur noch einen sehr geringen Anteil an den Lärmemissionen, so dass sich Tempo 30 und lärmarme Deckschichten unter Lärmaspekten gegenseitig ausschließen (sehr wohl aber die Verkehrssicherheit erhöht und die Unfallfolgen reduziert). Aus diesem Grund zeigt die Tabelle alternativ die Lärmminderung bei "Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit" und bei "Deckschichterneuerung mit lärmminderndem Belag" (siehe "Fassadenpegel nach Umsetzung der Maßnahmen, die in die Lärmkartierung eingehen"). Die Tabelle wurde unabhängig von den Lärmkarten erstellt und dient vor allem der Einordnung der Einzelmaßnahmen.

Tabelle 13.2.1.1: Maßnahmen und ihre Wirkung im Überblick

	of the Britanism to a function of the second	1	THE PERSON NAMED IN	STITLE IN SOCIAL PARTY AND PERSONS AND PERSONS ASSESSED FOR PERSONS ASSE	And the state of t	-	Attacher and a	Secretarion Control	1	West of the	Service Comments	Number of China	Descriptions of the last	1	a (trainer		i
Larmaktionsplan Oberhausen Maßnahmen und ihre Wirkung	A CONTRACTOR OF THE PERSON OF	11111	Amended of the control of the contro	11 11	Vermilyment des Verteinstellenes	1	September 644	Primary de l'Aging	1	1		1	1	1	I I I I	114247	tone or pro-
	and although		Tall State on Last St	- Valle	Temporal Common Line Common Co	Comment of the last		Internal Control of the Control of t	Section of St.	Senting rad (Std Sentings have	Performing the justice; Performing the justice; In the performance of	Security to Sedential to	Speciments in Dynamics on Taxable Speciments Speciments	period	Street Street Street	E AUT LIFTECHICAPOTTE	
	1,041	1.000A	The 47 mph 100 43 mbh 15 m 15 m	n 375a 12 dhir	1 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	T The I to divide the International Control of the International Control o	HIHH	指 经 报	To the second	yest/	in language in language in language in Tempo	- make	+ 49(5) Set Destroyship	+	denomination of the latest	Trees.	Vanish of Parameters
		-		4			2 0 - 2 1 0 0		3223	1933	1000	000000 000000 000000 000000 000000 00000	1	5555	3555	1314	11.300 FM day 1478-19 kmp 4.105 Nove 1796-11 in
A common times A sea	-					H			22	Ħ	Toller Infor	1000	朝	0 m	Ħ	3 -	# P
						H			22	1	***	611		\$1.50 P.	Midt.	2 2	8
		- 1					1 0 1 2 1 0		2/2/2/2/2/	22922	100 MATE		. 2393	22252	Marin Comm	z t z	
There is no test in the control of t						H			2222	:22:	2222	200	1	3353	1010		TO STATE OF THE PARTY OF THE PA
Age from the first to the first						H			17	E	Charl soul	21.16	1 81	Н	1	H	ľ
People S. Co.: Address 1.7.1 Trade S. S.T., Asserted 9.7.5	-	1			•		-		22	97	6671 E461	1 6343	12540	33	**	1-	+ PEG-34 STR
A Proposition of the Party of t		-				H	100 000		12	100	84	HEREL PART	ш.т	н	Length	4	NAME AND VALUE
Company Section 55, stocked Cl. apprendiction	-		-			H		1	100	1 69	ы	27 10	- 01	н		н	S. PR. T. S.
	- International	1	A CONTRACT OF STREET,	11,1	1 13	Separate and separate	Mark Spiriture		- Constitution	THE R. P. LEWIS CO., LANSING, S. LEWIS CO., L	1	-					-

In Anlehnung an die in Kapitel 13.1 beschriebenen Rahmenbedingungen der Rechenmodelle flossen folgende Maßnahmen in die Lärmberechnungen des Lärmaktionsplans Oberhausen ein:

Tabelle 13.2.1.2: Maßnahmen der Lärmberechnung

Maßnahmer	n der Lärmberechnung			
Straße	Abschnitt	Maßnahme		
Höhen-	Buchenweg bis Königs- hardter Straße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h		
weg	nardier Straise	alternativ: Lärmarmer Fahrbahnbelag + Ausweitung der derzeitigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf 6-18 h		
Hart-	Königshardter Straße bis	Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h		
mann- straße	Hohe Straße	alternativ: Lärmarmer Fahrbahnbelag + Ausweitung der derzeitigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf 6-18 h		
	Hohe Straße bis Kirchhelle- ner Straße	Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h		
	ner Straise	alternativ: Lärmarmer Fahrbahnbelag		
Ferne- waldstra-	Kirchhellener Straße bis	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h		
ße	AS OB-Königshardt	alternativ: Lärmarmer Fahrbahnbelag		
Oster- felder	Waghalsstraße bis Bottro-	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h		
Straße	per Straße	alternativ: Lärmarmer Fahrbahnbelag		
		Lkw-Nachtfahrverbot		
Bottroper Straße	Osterfelder Straße bis Westfälische Straße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h		
Busch- hausener Straße	Duisburger Straße bis Hansastraße	Lkw-Nachtfahrverbot		
Ebert- straße	Hansastraße bis Tannen- bergstraße	Lkw-Verbot ganztags		
Essener Straße	Mellinghofer Straße bis Hausmannsfeld	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h		
Straise	i iausiiiaiiiisielu	Lkw-Nachtfahrverbot		
Duisbur- ger Stra- ße	Buschhausener Straße bis Ruhrorter Straße	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
126	Ruhrorter Straße bis Würpembergstraße	Lärmarmer Fahrbahnbelag		



Maßnahmer	n der Lärmberechnung			
Straße	Abschnitt	Maßnahme		
	Würpembergstraße bis	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
	Stadtgrenze Duisburg	Lkw-Nachtfahrverbot		
Obermei- dericher	Stadtgrenze bis Autobahn- brücke A 3	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h		
Straße	brucke A 3	Lkw-Nachtfahrverbot		
Mülhei- mer Stra- ße	Schenkendorfstraße bis Falkensteinstraße	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
156	Falkensteinstraße bis Dan- ziger Straße	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
	Danziger Straße bis Grenz- straße	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
	Grenzstraße bis Stadtgren- ze Mülheim a.d.R.	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
	ze Mullelli a.u.K.	Lkw-Nachtfahrverbot		
Dorstener Straße	Holtener Straße bis A 516 (nördliche Anschlussstelle	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h		
Straise	OB-Sterkrade)	alternativ: Lärmarmer Fahrbahnbelag		
Friesen- straße	Bachstraße bis Thüringer Straße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h		
		alternativ: Lärmarmer Fahrbahnbelag		
		Lkw-Nachtfahrverbot		
Melling- hofer Straße	Essener Straße bis Wehrstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h		
A 2	Stadtgebiet	Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h		
A 3	zwischen AK Oberhausen und AS OB-Holten	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
A 42	zwischen AK OB-West und AS OB-Buschhausen	Lärmarmer Fahrbahnbelag		
	zwischen AS OB-Busch- hausen und AS Bottrop- Süd			
	zwischen km 24,6 und km 25,3 (Bereich Breilstraße)	Erneuerung Lärmschutzwand		



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Maßnahmer	n der Lärmberechnung					
Straße	Abschnitt	Maßnahme				
A 516	zwischen km 1,3 und km 2,8	Erneuerung/ Ergänzung Lärmschutzwand auf der Ostseite				
	gesamte Länge im Stadt- gebiet	Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h ganztags				

Bei den Lärmberechnungen durch das Ingenieurbüro für Schallschutz (Neuss) wurden die Maßnahmen wie folgt berücksichtigt:

- Bei Alternativvorschlägen wurden die Maßnahmen mit der größeren Wirksamkeit verwendet (hier: lärmarmer Asphalt).
- Bei Deckenerneuerungen mit lärmarmem Asphalt (Stadtstraßen) wurde die Minderungswirkung von "Düsseldorfer Asphalt" LOA 5 D (-4 dB) angenommen.
- Bei Deckenerneuerungen auf Autobahnen wurde die Minderungswirkung von offenporigem Asphalt OPA (-2 dB) angenommen.
- Bei Lkw-Verboten wurde der Optimalfall, d.h kein Lkw-Verkehr, angenommen.
- Neben den Lückenschlüssen in Lärmschutzwänden an Autobahnen wurde mit einem durchgängigen Schallschirm an der A 516 gerechnet.
- Die Geschwindigkeit war in den Ausgangs-Lärmkarten bis auf folgende Abschnitte auf 100 km/h angesetzt:
 - A 3 in Fahrtrichtung Köln ab Anschlussstelle OB-Holten auf 120 km/h,
 - A 3 in Fahrtrichtung Arnheim bis Anschlussstelle OB-Holten auf 120 km/h,
 - A 42: 120 km/h ab Breilstraße (Betriebs-km 25)Richtung Osten. Auswirkungen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen hat es deshalb nur auf diesen Abschnitten gegeben.
- Prüfaufträge flossen nicht in die Lärmberechnung ein.

Schienenlärm wurde aufgrund der fehlenden Daten nicht berechnet.

13.2.2 Abschätzung der Reduzierung der Zahl der Betroffenen in der Stadt Oberhausen

Die nachfolgende Tabelle nimmt Bezug auf Tabelle 6.3 (Seite 26), die Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in der Stadt Oberhausen innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs. 4, Nr. 1 der 34. BImSchV liegen, angibt. Zur vereinfachten Vergleichbarkeit wird die Tabelle an dieser Stelle nochmals aufgeführt:

Tabelle 6.3: Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BImSchV liegen

L _{den} [dB(A)]		50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	75-80
Anzahl		194	20.930	14.470	6.205	2.150	31
		_		_	_	_	
L _{night} [dB(A)]	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	>	70

L _{night} [dB(A)]	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70
Anzahl	4.126	19.867	10.555	4.496	541	0

Tabelle 13.2.2.1: Angaben über die geschätzte Zahl der Betroffenen nach Umsetzung lärmmin dernder Maßnahmen, die innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 1 der 34. BImSchV liegen

L _{den} [dB(A)]	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	75-80
Anzahl Betroffene	5.130	20.417	9.660	3.767	606	8

L _{night} [dB(A)]	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70
Anzahl Betr.	8.230	20.230	9.043	1.787	165	0

4.378 oder rund 2 % der Einwohner an den untersuchten Straßenabschnitten Oberhausens sind nach der Maßnahmenumsetzung Tages-Beurteilungspegeln über 65 dB(A) ausgesetzt. In der Analyse waren 8.386 oder rund 3,8% Tages-Beurteilungspegeln von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt.

10.995 oder rund 5,0% der Einwohner an den untersuchten Straßenabschnitten sind nach der Maßnahmenumsetzung Nacht-Beurteilungspegeln von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt. In der Analyse waren es 15.592 oder rund 7,1%.

Tabelle 13.2.2.2: Veränderung der Betroffenheit in % durch die Umsetzung des Lärmal	ctions-
plans	

L _{den} [dB(A)]	65-70	70-75	> 75	∑ > 65
Veränderung in %	- 40	- 71	- 74	- 48
L _{night} [dB(A)]	55-60	60-65	65-70	∑ > 55
Veränderung in %	-14	- 60	-70	- 30

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans können die Betroffenheiten fast um die Hälfte (L_{den}) bzw. um ein Drittel (L_{night}) reduzieren. Hervorzuheben ist, dass in den hohen Pegelbändern ganztags starke Reduzierungen erwartet werden können (L_{den} 70-75 dB(A): 71% weniger Betroffene, > 75 dB(A): 74 % weniger Betroffene). Auch für die Nachtwerte werden für den Bereich 65-70 dB(A) 70 % weniger Betroffene berechnet. Mit der Unterschreitung dieser Höchstwerte wird eine entscheidende Verbesserung erzielt. Insbesondere nachts kann die Lärmbelastung durch die vorgeschlagenen nächtlichen Lkw-Verbote effektiv reduziert werden (Reduzierung der hohen Pegelbereiche). Dennoch fällt die ganztägige Bilanz im Gegensatz zum Nachtwert günstiger aus.

Durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist die Anzahl der Betroffenen über den Auslösewerten zwar gesunken, es gibt jedoch weiterhin Bereiche, bei denen eine hohe Lärmbetroffenheit besteht (z.B. Mülheimer Straße, Duisburger Straße, Buschhausener Straße). Es sind die im Lärmaktionsplan festgestellten "Brennpunkte" der Stadtstraßen und bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich vorwiegend um Gebäude, die besonders dicht am Straßenrand stehen bzw. Straßenschluchten bilden. Dennoch kann auch in diesen Bereichen von einer höheren Entlastung ausgegangen werden, als es die Lärmkarten und Betroffenenzahlen darstellen. Dies hat im Wesentlichen die in Kapitel 13.1 beschrieben Gründe:

- In die Lärmberechnungen fließen nur Geschwindigkeitsreduzierungen (bis 20 bzw. 30 km/h), Veränderungen des Fahrbahnbelags und Veränderungen der Verkehrsmenge ein.
- Maßnahmen, die auf die Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV und des Rad- und Fußgängerverkehrs hinwirken, fließen nicht in die Lärmberechnung ein.
- Gestalterische/ bauliche Maßnahmen, die zu stetigeren Fahrgeschwindigkeiten beitragen, fließen nicht in die Lärmberechnung ein.
- Maßnahmen, die als reine Prüfaufträge formuliert sind und Maßnahmen der langfristigen Strategie fließen nicht in die Lärmberechnung ein.

Es ist deshalb gesichert davon auszugehen, dass neben den berechneten Maßnahmen ein zusätzliches Minderungspotenzial durch die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen unterstützenden Maßnahmen erreicht wird. Die Lärmberechnungen des Lärmaktionsplans zeigen demnach die untere Grenze des Minderungspotenzials.

Bei der Lärmbelastung an Autobahnen können Verbesserungen an allen betrachteten Autobahnabschnitten erreicht werden. Die Reduzierungen betreffen vor allem den Bereich >65



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

dB(A) bis < 70 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) bis < 60 dB(A) nachts. Vorher schon stark belastete Gebäude > 75 dB(A) ganztags und > 65 dB(A) nachts liegen teilweise aber auch nach der Maßnahmenumsetzung über den Auslösewerten. Da die Betroffenenzahlen (vor allem entlang der A 2) in den Ausgangsberechnungen mit korrekten Geschwindigkeitsangaben höher gewesen wären (siehe Kap. 9.3), kann dieses Ergebnis durchaus als Verbesserung gewertet werden. Deutliche Reduzierungen werden insbesondere im Bereich des Autobahnkreuzes Oberhausen erwartet.

Abbildung 13.2.2.1: L_{den} Straße nach Maßnahmenumsetzung

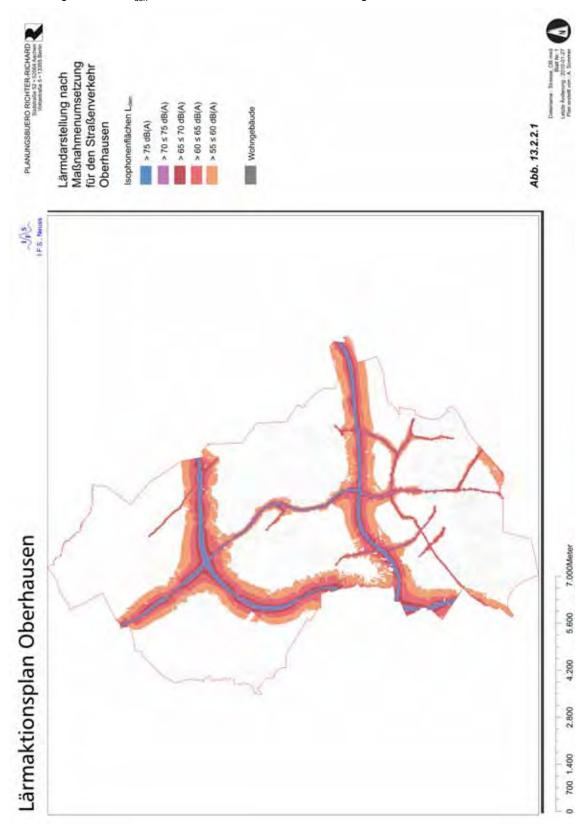
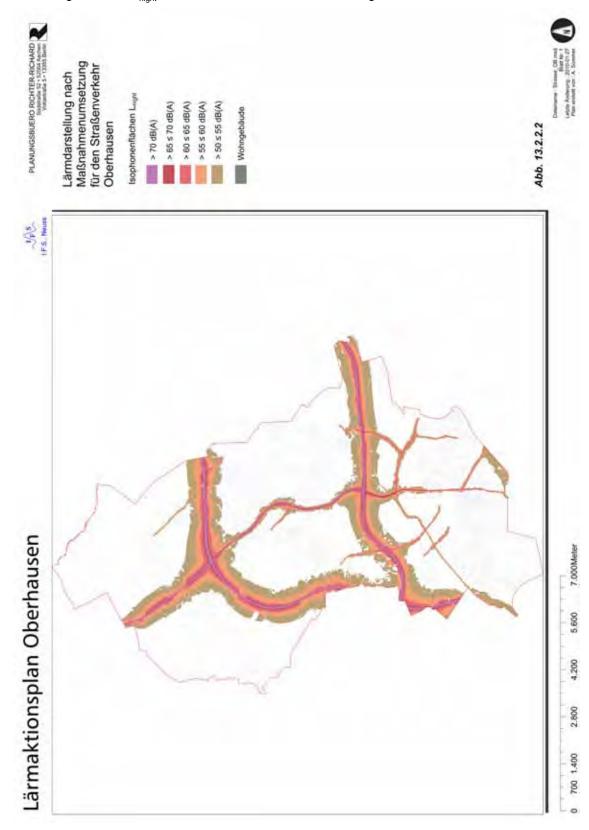


Abbildung 13.2.2.2: L_{night} Straße nach Maßnahmenumsetzung





Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

C. ABWÄGUNG UND BESCHLUSS DES LÄRMAKTIONSPLANS

Während in Kapitel 7. das Beteiligungsverfahren zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit dokumentiert wird, dient das Kapitel C. der transparenten Darstellung, wie mit den Hinweisen aus dem Mitwirkungsverfahren umgegangen wurde. In Anlage III befinden sich die Abwägungstabellen der zweiten Offenlage des Lärmaktionsplans, in denen Hinweise aufgeführt und mit einem Abwägungsvorschlag versehen werden (vergleichbar dem bei Bebauungsplänen üblichen Verfahren).

Abschließend wurde der Lärmaktionsplan einschließlich der Abwägung durch den Rat der Stadt Oberhausen am 03.05.2010 angenommen (Anlagen IV und V).



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

Anlage I Quellenverzeichnis

[1] **EUROPÄISCHES PARLAMENT** Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm Brüssel, 25. Juni 2002 BUNDESGESETZBLATT, TEIL I, NR. 38 [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs-Bonn, 29. Juni 2005 [3] Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Lärmaktionsplanung, RdErl. d.- V-5 - 8820.4.1 Düsseldorf, 2008 [4] UMWELTBUNDESAMT (Hrsa.) Mehr als lästig: Lärmwirkungen. UBA-Jahresbericht 1999 Berlin, 1999 [5] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern Berlin, 2004 SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN [6] Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr Berlin, 2005 [7] LÄRMKARTIERUNG DES EISENBAHNBUNDESAMTES abrufbar unter: www.laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de [8] BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (Hrsg): Aktionsplan Oberhausen - Mülheimer Straße Düsseldorf, April 2006 BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (Hrsg.): [9] Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Teilplan Ruhrgebiet West Düsseldorf, 2008 LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ (LANUV) [10] Lärmkartierung der Stadt Oberhausen 2008 http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm Angabe der Stadt Oberhausen vom 02.09.2009 [11] Shape-Datei der Tempo-30-Zonen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oberhausen [12] 08.02.1992 vom Rat beschlossen [13] HOEFS, D.H.: Die alte, neue Straßenbahn von Oberhausen. In: PRO BAHN Zeitung, 1/2000





[14] STADTWERKE OBERHAUSEN AG (Hrsg.)

Geschäftsbericht 2008 Oberhausen, April 2009

[15] Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen

14.12.1998 vom Rat beschlossen,

Fortschreibung am 27.06.2005 vom Rat beschlossen

[16] HOMEPAGE DER STADT OBERHAUSEN

www.oberhausen.de

[17] STADT OBERHAUSEN

Beschluss vom 22.06.2009 im Haupt- und Finanzausschuss zum Abschluss einer Kooperationsvereinbarung und Teilnahme

am Projekt "Mitpendeln.de"

[18] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS)

Lärmsanierung des Bundes: Gesamtkonzept der Lärmsanierung (Anhang 1 und 3)

abrufbar unter:

www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene/Laermschutz-,1460.920060/Laermsanierungsprogramm-an-

Bun.htm

Anlage II Anregungen aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger und Träger öffentlicher Belange)

Anregungen von Bürgern

ž.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
	Bürgern			
4 1	ohne Straße, ohne Datum	Ausbau der A.3, insbesondere des AK Oberhausen sen	Ausbau des AK Oberhausen nur mit "Unterflieger"	Inspesamt sollen Lämschutzaspekte beim Ausbau des AK starker berücksichtigt werden. Aufnahme in LAP.
		To See	Ausbau der A 3 nur um jeweits einen Richtungsfahrstreifen vorn/ bis Buchenweg	Es ist keine Bebauung auf diesem Abschnitt vorhanden. Keine Aufnahme in den LAP.
			Vollflächiger, beidseitiger Lärmschutz der A 3 von AK Oberhausen bis AS Dinstaken-Süd	Wichtig: Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand. Aufnahme in den LAP als Prüfauftrag.
		C .	Flüsterasphalt, passiver Lärmschutz für Wohnbebauung an der A 3	Aufnahme LAP.
			Feinstaubreduzierung an der A.3.	Nicht relevant für LAP. Keine Aufnahme in den LAP, wird bei den weiteren Arbeiten zur Luftreinhaltung beachtet.
			Aufnahme der A 3 ab AK Oberhausen in Richtung Norden in den LAP.	Stracke ist Bestandteil des LAP. Eine Maßnahme seitens Straßen NRW für diesen Abschnitt liegt vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
			Ubernahme der Geschwindigkeitsbeschränkungen der A 516 auf die A 3 zwischen AK Oberhausen und AS Dinslaken-Süd Besser; durchgehend Tempo 80 ganztags für alle Fahrzeuge.	Für die A3 ist seitens StraßenNRW eine Deckenemeuerung vorgesehen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwande, Geschwindigkeitsreduzierung) sieht der LAP vor. ist bereits Bestandteil des LAP.
A 2	Königshardter Straße, per Internet vom 24.11.09	Erhebliche Lärmbelastung durch die A.2.	Keine Arregung	Für die A.2 sind Nachrechnungen des Lärmschutzes und Geschwindigkeitsreduzierungen im LAP vorhanden.
A 3	Tulpenstraße, per Internet vom 24.11.09	Permanenter Lärm der A 3, A 42 und der Bahn. Der Bahnlärm ist am schlimmsten (Güterzüge, Rangieren).	Keine Arregung	Stacke ist im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthal- ten. Maßnahmen für A 3 und A 42 sind im LAP vorhanden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
4	Erzberger Straße/ Königshardter Straße, per Internet vom 24.11.09	Lärmbelisstigung durch tägliche Leerung der Glasscontainer vor dem Nordhied- hof Staubädung, da am Leerungsfahrzeug nicht vorbeigefahren werden kann.	Wochentliche Leerung und Standortänderung der Container.	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie, deshalb keine Aufnahme in den LAP, wird jedoch verwaltungsintern zwecks Standortprüfung weitergeleitet.
		Lärmbelästgung durch den Einsatz von Laub- saugem.	Laub mit Harken/Rechen zusammenfegen (Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für Arbeitslose).	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
A 5	Bebelstraße, per Internet vom 24.11,09	Bebeistraße: Tempo 30 besieht von 7-19 h. Lkw- Verkehr setzt um 5:30 Uhr ein und fährt mind, 50 km/h.	Zeitliche Beschränkung aufheben, so dass ganztags Tempo 30 gilt, stärkere Kennzeichnung (Bodenmarkierung, Dialog- Displays), damit Tempo 30 erkannt wird.	Die Bebeistraße hat weniger als 16.400 Ktz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämmninderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil f).



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 6	ohne Straßenangabe, per Internet vom 24.11.09	Aufnahme der Achse Gerichtstraße/ Tannen- bergstraße in LAP, Hohe Verkehrsdichte und Geschwindigkeiten erzeugen extreme Lärmbe- lästigung.	Andere Verkehrsführung, Geschwindigkeitsbegrenzung.	Die Gerichtstraße und Tannenbergstraße haben weniger als 16.400 Kfz/Tag und sind somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A7	Postweg, telefonisch am 24.11.09	Hohes Verkehrsaufkommen (Pkw + Lkw) im Postweg, sehr schlechter Straßenzustand des Postwegs.	Keine Anregung	Der Postweg hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		Sehr schlechter Zustand des CentrO-Platzes.	Keine Anregung.	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, wird aber verwaltungsintern weitergeleitet.
A 8	Rosenstraße, per E- Mail vorn 25.11.09	Marode Lärmschutzwand an der A 3 an der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal (herausge- brochene Elemente).	Reparatur der Lärmschutzwand.	Hinweis ist in den LAP aufgenommen.
A 9	Dirlingsweg, per Internet vom 25.11.09	Dirlingsweg ist Paralleistraße zur Dorstener Straße (liegt hinter den Nebenfahrbahnen). Erlaubte 60 km/h auf der Dorstener Straße werden insbesondere nachts überschritten.	Geschwindigkeitsüberprüfungen durch die Polizei, Radar- messgerät.	Dieser Abschnitt der Dorstener Straße und der Dirlingsweg haben weniger als 16.400 Ktz/Tag und sind somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		In Fahrtrichtung Bottrop ist die Randbepflanzung der Dorstener Straße lückenhaft.	Durchgängige Bepflanzung; Pflege bspw. durch Patenschaften der Anwohner möglich.	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, Pflegebereitschaft wird jedoch geme verwaltungsintern weitergeleitet.
		An Grundstück angrenzender Wirtschaftsweg wird illegal von jungen Personen mit Pkw befah- ren. Lärmbelastung durch ordnungswichig instal- lierte Auspuffanlagen von Motorrädern ist enorm.	Verstärkte Fahrzeug-Kontrollen durch die Polizei.	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, Hinweis wird jedoch an die Polizei weitergeleitet.
A 11	Eisenheimer Straße, telefonisch am 25.11.09	Sackgassen zur Verkehrsberuhigung	Ausweisung von Sackgassen in Wohngebieten, bspw. in der Eisenheimer Straße (wird als Umfahrung einer Ampel genutzt).	Die Eisenheirner Straße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist sornit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Vorgesehen sind im LAP jedoch Maßnahmen, die von der A 516 ausgehenden Lärmernissionen zu verringern. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A 12	Ackerfeldstraße, Bürgersprechstunde am 26,11.09	Lärmschutzwand eines Gewerbebetriebes reflektiert Schall, Farbe der LSW störend.	Begrünung der LSW durch den Betrieb	Gewerbelärm ist nicht Bestandteil der 1. Stufe der Lärmminde- rungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP, Hinweis wird jedoch verwal- tungsintern weitergeleitet.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 13	Pfeilstraße, Bürger- sprechstunde am 26.11.09	Lärm an A 3, hohes Tempo bei Abfahrt von Autobahn (AS Dinslaken-Süd), hoher LKW- Anteil.	Keine Anregung.	Maßnahmen an der A 3 sind im LAP enthalten. Hinweis ist bereits Bestandteil des LAP.
A 14	ohne Straßenangabe, Bürgersprechstunde am 26.11.09	Lärmbelästigung bei Forellenteich an der A.2.	Erhöhung der Lärmschutzwand	Abgleich mit FNP ergab Ausweisung als Grünfläche, daher keine Aufnahme in den LAP.
A 15	Neustraße, Bürger- sprechstunde am 26.11.09	Hochlage der Hiesfelder Straße und Lärm der A 2/ A 3.	Lärmschutzwand auf Grünsbeifen an der Hiesfelder Straße.	Die Hiesfelder Straße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A 16	Kirchhellener Straße, Bürgersprechstunde am 26.11.09	Belästigung durch Mehlanlieferung in zweiter Reihe durch Bäckerei Horsthemke.	Keine Anregung.	Kein Bestandteil der Umgebungsfärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
A 17	Hansastraße, Bürger- sprechstunde am 26.11.09	Kz-Verkehr von Buschhausener Straße über Hansastraße bis Duisburger Straße. Lärm in Hansastraße wegen Kopfsteinpflaster.	Keine Anregung.	Die Hansastraße hat weniger als 16.400 Ktz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Unabhängig davon ist die Entfernung des Kopfsteinpflasters bzw. der Überzug des Kopfsteinpflasters mit einer Asphaltdecke von der Stadt Oberhausen beschlossen. Bereits Bestandteil des LAP.
A 18	Lütlicher Straße, Bürgersprechstunde am 26.11.09	A 3 zwischen AK Oberhausen und AS Holten ohne Lärmschutzwand, starke Schallabstrahlung Richtung Schmachtendorf.	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h, Lärmschutzwand an A 2/ A 3, Flüsterasphalt.	Maßnahmen an der A 2/ A 3 werden in den LAP aufgenommen bzw. sind teilweise auf der Austauschseite schon vorhanden. Aufnahme in den LAP,
A 19	Hartmannstraße, Bürgersprechstunde am 26.11.09	Hartmannstraße (Maßnahmen 9.2.1 c., Abschnitt 3): Wegfall des Parkstreifens vs. zu wenig Parkplätze des Kleingartenvereins.	Radweg neben Bürgersteig, Parkstreifen belassen, aber Auflockerung durch Baumbeete. Temporeduzierung zeitlich begrenzen.	Aufnahme in den LAP.
A 20	Robert-Schumann- Weg, Bürgersprech- stunde am 26.11.09	Lärmbelastung durch A.2.	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h.	Aufnahme in den LAP.
A 21	Hausmannsfeld, per Internet am 28.11.09	Durch Eröffnung der Ripshorster Brücke: enor- mer Verkehrsanstieg (Lkw) zwischen Essener Straße und Dellwiger Straße. Sehr schlechter Straßenzustand verschlimmert die Lärmsituation (Bodenwellen).	Keine Anregung.	Die Straße Hausmannsfeld hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		Kein Lärmschulz an der Schienenstrecke Rich- tung Essen.		Maßnahmen für Schienenstrecken sind im LAP vorhanden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Kleinindustrie erzeugt viel Lärm, insbes. beim Be- und Entladen von Lkw.		Gewerbelärm ist nicht Bestandteil der 1. Stufe der Lärmminde- rungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 22	Teutstraße, per Inter- net am 29.11.09	Lärmbelastung durch die A 42, Lärmschutz ist veraltet.	Flüsterasphalt, Erneuerung der Lärmschutzwände (Fahrt- richtung Bottrop - Duisburg).	Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Osterfelder Straße	zu 9.2.2: Warum Waghalsstraße als Einbahnstraße Richtung Osterfelder Straße?	Durch die Ausweisung als Einbahnstraße werden Linksabbie- gevorgänge aus der Fahrtrichtung Süden verhindert und somit Rückstau in der Osterfelder Straße vermieden. Zur Kenntnis genommen.
			Warum Fahrstreifenverengung?	Durch die Fahrstreifenverengung wird die Einhaltung der herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit unterstützt (30 km/h). Lärmemissionen sind bei geringeren Geschwindigkeiten niedriger. Zur Kenntnis genommen.
			Warum Rechtsabbiegeverbot in Wittekindstraße?	Die Überprüfung des Maßnahmenkatalogs ergab, dass auf die Maßnahme verzichtet werden kann. Streichung der Maßnahme.
		zu 9.3: 100 km/h auf der A 42 im Stadtgebiet stimmt nicht.		Aufnahme in den LAP.
A 23	Hiesfeldstraße, per Internet am 29.11.09	Lärmbelastung der Hiesfelder Straße durch das Verkehrsaufkommen und das Gefälle (hohe Geschwindigkeiten). Übertrifft manchmal sogar den Pegel der A.3.	Flüsterasphalt und Geschwindigkeitsbegrenzung.	Die Hiesfelder Straße hat weniger als 16.400 Ktz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämmninderungsplanung. Betroffenheit durch die A 3 über den Auslösewerten liegt nicht vor. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A 24	Kramtsweg, per Internet am 30.11.09	Lärmbelästigung durch A 3 (Stadtgrenze Dinslaken bis AK Oberhausen). Hochlage der Autobahn im Bereich "Walsumermark" verstärkt Lärmausbreitung.	Erneuerung veralteter Lärmschutzwände.	Der LAP sieht für diesen Bereich den Lückenschluss der Lärm- schutzwand vor. Seitens StraßenNRW ist eine grundhafte Erneuerung dieses Abschnitts der A 3 vorgesehen. Aufnahme in den LAP.
A 25	Farnhorststraße, telefonisch am	Politische Parteien wussten nichts über Bürger- sprechstunden.		Information im Umweltausschuss und im Rat hat stattgefunden. Die drei Bezirksbürgermeister wurden informiert.
	24.11.09; Bürgersprechstunde am 03.12.09	Erweiterung des Gebiets der Osterfelder Straße bis zur Bottroper Straße	"Grüner Pfeil" aus Osterfelder Straße in Bottroper Straße. Lkw-Verkehr nur in eine Richtung oder komplettes Verbot bis auf OPNV. Linksabbiegeverbot an Knotenpunkt Osterfelder Straße/ Auffahrt A 42.	Verkehrssicherheitsausschuss lehnt "Grünen Pleil" in Oberhausen ab. Daher keine Aufnahme in den LAP. Die Maßnahme wird für die Osterfelder Straße keine Entlastung bringen und wird deshalb nicht aufgenommen.
		Mülheimer Straße: Straßenbahn abends sehr laut.	Ab ca. 21/22:00 Uhr: Ersatz durch Busse.	Der Einsalz von Bussen wird vermutlich zu Konflikten bezüglich der Luftreinhaltung führen. Der Einsalz von leisen Straßenbahnen sollte eher forciert werden. Keine Aufnahme in den LAP.



Ä.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 26	Eichsfeldstraße, schriftliche Stellung- nahme vom 01 12 00	Angaben zu Autobahnen sind falsch und zu korngieren.		Im LAP geändert.
	0000	Ergänzung der Maßnahmen für A 3 zwischen AS Dinslaken-Süd und AK Oberhausen.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h ganztags.	Für die A 3 ist in diesem Abschnitt die Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand im LAP vorgesehen. StraßenNRW wird in diesem Bereich die Fahrbahn grundhaft erneuem. Keine Aufnahme in den LAP.
		The second secon	Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt.	StraßenNRW plant eine grundhafte Erneuerung dieses Abschnitts, Lärmarmer Asphalt ist darin nicht enthalten.
		Autobahnen generell.	Geschwindigkeitsreduzierung auf allen Autobahnen im Stadtgebiet auf 80 km/h.	Nach verwaltungsinterner Rücksprache werden Geschwindig- keitsreduzierungen zunächst auf 100 km/h vorgeschlagen (Pkw). Eine spätere Verschärfung ist in Abhängigkeit von der tatsächlichen Wirkung nicht auszuschließen, Zuständig für die Anordnung ist die Bezirksregierung.
A 27	Blattstraße, per Internet am 03.12.09	Fehlender Radweg an der Einmündung der Flügelstraße in die Obermeidericher Straße (Richtung Bahnhof) und an der Einmündung der Alstadener Straße in die Obermeidericher Stra- ße (hier auch sehr unübersichtlich wegen spit- zem Winkel)	Keine Anregung.	Ein durchgängiger Radweg auf der Obermeidericher Straße ist Bestandteil des LAP.
		Hochste Belastung geht von der A 3 aus (Bereich südlich der AS Lirich). Dort sind keine Maßnahmen vorgesehen.	Keine Anregung	Für die A.3 sind die Nachrechnung des Lärmschutzes und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h als Maßnahmen im LAP enthalten. Diese beziehen sich auch auf den Bereich südlich der AS Lirich. Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Zunahme des Güterverkehrs nach Ausbau der Betuwe-Linie zu befürchlen. Brücke über die Autobahn wirkt als Resonanzkörper.	Larmschutzwand im Bereich Niebuhrstraße.	Maßnahmen zum Umgang mit Schienstrecken sind im LAP vorhanden.
A 28	Herzogstraße, Bür- gersprechstunde am 03.12.09, telefonische Metdun-	Herzogstraße: zu hohe Geschwindigkeiten trotz 30er-Zone, v.a. Motorradfahrer Richtung Gra- fenmühle, Fahrzeuge sind zu laut.	Stärkere Überwachung, laute Fahrzeuge: keine Zulassung, Appell an politisches Vorgehen: EU/Bund, Vorgaben für Emissionsbegrenzung.	Die Herzogstraße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
	gen, per internet	Lärm aus Disco Turbinenhalle.		Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie, Keine Aufnah- me in den LAP, aber verwaltungsinterne Weiterleitung.
		Straßenbauarbeiten; bei Straßenfräse war Motorgeräusch lauter als Trennschelbe.		Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
		Zu viele Straßenschilder an der Herzogstraße (Schilderflut).		Kein Bestandteil der Umgebungslämnichtlinie. Keine Aufnah- me in den LAP, aber verwaltungsintern Weiterleitung.



ž	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
	Fortsetzung Nr. A 28	Lockere Gehwegplatten (Beschwerde von 2007).		Kein Bestandteil der Umgebungstärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
		Straßenreinigung, Parken, Lkw-Parken in Herzogstraße (Beschwerde von 2005).		Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
		Papier von EU zur CO ₂ -Richtlinie.		Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
		Ubersendung einer Stellungnahme an das Innenministerium zum Thema "Lärmbelastung durch widerrechtlich manipulierte Auspuffanla- gen bei Mofas und Motorrädern".		Zur Kenntnis genommen.
		Arbeitslosigkeit.	Ausbildungsbedarf muss besser koordiniert werden (IHK, Bk für Arbeit, Bildungsministerium).	Kein Bestandfeil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
		Innere Sicherheit.	Sicherheitsrisiko: Fahrzeugtuning, fehlende Verkehrserzie- hung.	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
		Urnwell/ Luftverschmutzung.	Kohle für Hausbrand besteuern.	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie, keine Zuständigkeit der Stadt Oberhausen. Keine Aufnahme in den LAP.
		Haushaltsdefizit.	Zu viele unnöfige Subventionen im NRW-Haushalt vorhanden.	Kein Bestandteil der Umgebungslärmrichtlinie, keine Zuständigkeit der Stadt Oberhausen. Keine Aufnahme in den LAP.
A 29	Ripshorster Straße/ In der Sandgathe, Bür- gersprechstunde am 03.12.09	Betroffen von Schienenstrecke nach Essen- Dellwig.	Verlegung der Gleise auf eine andere Trasse, Lärmschlutz- wand.	Die Strecke ist im Lärmsanierungsprogramm des Bundes, enthalten. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 zu finden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 30	Koppenburgstraße, Bürgersprechstunde am 03.12.09	Erhöhte Verkehrsbelastung (Durchgangsverkehr Koppenburgstraße/ Rothebuschstraße) und Geschwindigkeitsüberschreitung auf Rothe- buschstraße, Zur Koppenburgsmühle: Gestaltung baulich für 30 km/h sinnvoll.	Tempo 30.	Die Koppenburgstraße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		Schilderwald 30/50 Koppenburgstraße/ Rothe- buschstraße.	Keine Anregung.	Kein Bestandteil der Umgebungstärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
		Laute Busse.	STOAG: Einsatz von Gasfahrzeugen.	STOAG besitzt Hybridfahrzeuge. Alte Fahrzeuge werden sukzessiv ausgetauscht. Der Einsatz von Gasfahrzeugen ist nicht vorgesehen. Keine Aufnahme in den LAP.



Ä.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 31	Tunnelstraße, Bürger- sprechstunde am 03.12.09	Tunnelstraße: Lärmbelastung durch Schrottplatz und durch Lkw-Verkehr zum Schrottplatz.	Keine Anregung.	Der Schrottplatz befindet sich auf Essener Stadtgebiet. Der Hinweis wird verwaltungsintern sowie an die Stadt Essen weitergeleitet. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		Lärmbelastung durch Walzwerkstrecke.	Verlagerung/ Aufgabe der Walzwerkstrecken	Strecke ist im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 zu finden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 32	Koppenburgstraße, Bürgersprechstunde am 03.12.09	Verkehrsbelastung der Koppenburgstraße.	Anlegerstraße, Einengung.	Die Koppenburgstraße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A 33	Vondernsiedlung, schriftliche Stellung- nahme, ohne Datum	Lärm- und Staubbelastung durch den Verschie- bebahnhof Osterfeld-Süd.	Geeignete Maßnahmen werden von der Bahn gefordert.	Laut DB-Projekt-Bau wurden Maßnahmen umgesetzt, diese sind in Kapitel 9.5 zu finden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 34		Keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A.2. im Stadtgebiet (falsche Aussage im LAP).		Aufnahme in den LAP.
	06.12.09	A2	Flüsterasphalt auf der A 2 ab AK Oberhausen bis zur Stadt- grenze Bottrop.	StraßenNRW sieht dort keine Baumaßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärmschutzes und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Keine Aufnahme in den LAP.
			Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 2 auf 80 km/h ganzlags.	Nach verwaltungsinterner Rücksprache werden Geschwindig- keitsreduzierungen zunächst auf 100 km/h vorgeschlagen (Pkw). Eine spätere Änderung ist jedoch nicht ausgeschlossen. Zuständig für die Anordnung ist die Bezirksregierung. Keine Aufnahme in den LAP.
			Überprüfung des vorhandenen Lärmschutzes an der A 2.	Ist bereits Bestandteil des LAP.
			Überholverbot für Lkw auf der A 2.	Diese Maßnahme wird als Prüfauftrag aufgenommen. Aufnahme in den LAP.
		Passiver Schallschutz	Prüfung auf Fördermöglichkeiten für passiven Lärmschutz für die Anwohner der Matzenbergstraße.	Wife in Kapitel 9.1. geschildert, verfügt die Stadt Oberhausen nicht über ein kommunales Förderprogramm. Auf ihrer Homepage weist sie aber zukünftig auf Förderportale hin. Kommt es zur Nachberechnung durch StraßenNRW, besteht die Möglichkeit der 2/3-Förderung von passivem Schallschutz.
A 35	Alstadener Straße, telefonisch am 07.12.09	Lärmbelastung an der Alstadener Straße. Die Verbreiterung der Straße (Parkplätze wurden entfernt) ermöglicht hohe Geschwindigkeiten.	Einrichtung von Parkstreifen und Verengung der Straße.	Die Alstadener Straße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).



Ŋŗ.	Anregung von	Тһета	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 36	In der Emscherau, per Internet am 07,12.09	Schallschutz an der A42 östlich des AK Ober- hausen-West fehlt bzw. ist ungenügend/ verallet (insbes. an Brücke Westmarkstraße).	Aufnahme des Bereichs AK Oberhausen-West und A 42 in den Maßnahmenkatalog.	Dieser Bereich ist mit einer Deckenerneuerung im LAP berücksichtigt und somit bereits Bestandteil des LAP.
		In den 1980er Jahren wurden der Bau eines Erdwalls an der Zufahrt der A 42 auf die A 3 beschlossen. Umsetzung scheiterte an Finanzie- rung.	Aufnahme des Bereichs der Auffahrt A 42 auf A 3 am AK Oberhausen-West in den Maßnahmenkatalog.	Diese Maßnahme wird als Prūfauftrag aufgenommen.
A 37	Matzenbergstraße, per Internet am 08.12.09	Anordnung der Matzenbergstraße als Anlieger- straße wird missachtet. Wird als kurze Verbin- dungsstrecke für Ziele in der Jägerstraße ge- nutzt. Gehwege werden beparkt.	Keine Anregung.	Die Matzenbergstraße hat weniger 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		Bodenschwellen zur Geschwindigkeiten erzeugen Lärm, wenn Lkw mit loser Ladung darüber fahren. Die teilweise vorhandene Pflasterung erzeugt ebenfalls Lärm.	Keine Anregung.	
		Höchste Lärmbelastung geht von A.2 aus. Der vorhandene Lärmschutz ist zu niedrig.	Höhere Lärmschutzwände, Flüsterasphalt, Geschwindig- keitsbegrenzung, Begrünung.	Fur diesen Bereich ist die Nachrechnung des Lärmschutzes und ggf. Geschwindigkeitsreduzierung als Maßnahme im LAP enthalten. Bereits Bestandteil des LAP.
A 38	Pfeilstraße, telefo- nisch am 10.12.09. telefonische Meldung	Lärmbelastung durch die A.3.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h (Pkw) und 60 km/h (Lkw). Geschwindigkeitskontrolle durch Radarmessung.	Geschwindigkeitsreduzierungen werden zunächst auf 100 km/h vorgeschlagen (Pkw). Eine spätere Änderung ist jedoch nicht ausgeschlossen. Zuständig für die Anordnung ist die Bezirksregierung. Geschwindigkeitsreduzierung ist bereits Bestandteil des LAP.
A 39	Rolandstraße, Bürgersprechstunde am 10.12.09	Lärmbelästigung durch Lkw-Verkehr auf der Danziger Straße (morgens und abends).	Danziger Straße: Grüne Welle bei geringerer Geschwindig- keit.	Die Ampelschaltungen in Oberhausen sind bereits auf eine grüne Welle eingestellt. Der LAP sieht die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h vor. Bereits Bestandteil des LAP.
		Rolandstraße: Nutzung als Abklirzung, um von Danziger Straße in die Wehrstraße/ Meilinghofer Straße zu gelangen.	Kontrollen in frühen Morgenstunden und späten Abendstunden, den. Rolandstraße als Einbahnstraße ausweisen.	Die Rolandstraße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		Lärmbelästigung durch A 40 bei Sūdwind.	Keine Anregung.	A 40 verläuft nicht auf Oberhausener Stadtgebiet, in dieser Entfernung erfolgt keine Überschreitung der Auskisewerfe wie die Lärmkarte der Stadt Mülheim an der Ruhr zeigt. Keine Aufnahme in den LAP.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 40	Matzenbergstraße, per Internet am 11.12.09	Keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 2 im Stadtgebiet (falsche Aussage im LAP).		Aufnahme in den LAP.
		A2	Flusterasphalt auf der A 2 ab AK Oberhausen bis zur Stadtgrenze Bottrop.	StraßenNRW sieht dort keine Baumaßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärmschutzes und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Keine Aufnahme in den LAP.
			Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A.2 auf 80 km/h ganzlags.	Nach verwaltungsinterner Rücksprache werden Geschwindig- keitsreduzierungen zunächst auf 100 km/h vorgeschlagen (Pkw), Eine spätere Änderung ist jedoch nicht ausgeschlossen. Zuständig für die Anordnung ist die Bezirksregierung. Keine Aufnahme in den LAP.
			Oberprüfung des vorhandenen Lärmschutzes an der A 2. Überholverbot für I kw auf der A 2.	lst bereits Bestandteil des LAP. Diese Maßnahme wird als Prijfauftrag angenommen.
	·	Passiver Schallschutz	Prufung auf Fördermöglichkeiten für passiven Lärmschutz für die Anwohner der Matzenbergstraße,	Wie in Kapitel 9.1. geschildert, verfügt die Stadt Oberhausen nicht über ein kommunales Förderprogramm. Auf ihrer Homepage weist sie aber zukünftig auf Förderportale hin. Kommt es zur Nachber echnung durch StraßenNRW besteht die Möglichkeit der 2/3-Förderung von passivem Schallschutz. Zur Kenntnis genommen.
A 41	Hohe Straße, per Internet am 13.12.09	Lämbelastung durch A 2 (Geschwindigkeitsbegrenzung besteht nicht).	Geschwindigkeitsbegrenzung, Flüsterasphalt, Erstellung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwand	Für diesen Bereich ist die Nachrechnung des Lärmschulzes und ggf. Geschwindigkeitsreduzierung als Maßnahme bereits im LAP enthalten. Bereits Bestandteil des LAP.
		Hohe Straße ist Anliegerstraße mit Tempo 30. Beides wird ignoriert.	Keine Anregung.	Die Hohe Straße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil 1).
A 42	Erzbergerstraße, per Internet am 14.12.09	Erzbergerstraße	Maßnahmen für die Erzbergerstraße; Flüsterasphalt, Lkw- Verbot, Tempo 30.	Die Erzbergerstraße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A 43	Lothringer Straße, telefonisch am 15.12.09	Verlärmung der Lothringer Straße durch den Betrieb Fitscher Guss.	Keine Anregung.	Gewerbelärm ist nicht Bestandteil der 1. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 44	Wörthstraße, Hafen- steinstraße, telefo- nisch am 15.12.09	Aufnahme der Wörthstraße in LAP wegen Verkehrsbelastung (Kfz + Busse).	Durchführung einer Verkehrszählung und Geschwindigkeits- reduzierung auf 30 km/h.	Die Wörthstraße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A 45	Katharinenstraße, per Internet am 15.12.09	Lärmbelästigung durch Güterbahnhof Oberhausen-West.	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für Züge, Schall- schutzwand durch das Abstellen alter Güterwaggons, die nicht mehr genutzt werden.	Prufung des Sanierungsprogramms ist als Maßnahme im LAP enthalten. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 zu finden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 46	Genter Straße, schrift- liche Stellungnahme vom 16.12.09	Lärm und Erschütterungen durch Betuwe-Linie.	Tunnelartige Abschirmung im Bereich von Ortschaften, Lärmschutzwand in bebauten Gebieten (4,20-6,00 m hoch). Schienenauflager mit Neoprenplatten. Verbot des schweren Güterverkehrs, wenn Schutz der Bevölkerung nicht ausreichend gewährleistet ist.	Die Strecke wird beim geplanten Ausbau berücksichtigt. Art und Umfang werden im Planfeststellungsverfahren der Ausbaustrecke geregelt. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 zu finden.
A 47	Dorstener Straße, per Internet am 16.12.09	Dorstener Straße	Aufnahme des Abschnitts der Dorstener Straße zwischen Sterkrader Tor und Auffahrt zur A 516.	Der Abschnitt zwischen Sterkrader Tor und A 516 wird zusätz- lich aufgenommen. Aufgrund eines falschen Zählerstandortes liegen jedoch keine Verkehrszahlen vor und der Abschnitt geht auch nicht in die Lärmberechnung ein. Aufnahme in den LAP.
A 48	Alstaden, per Internet am 16.12.09	Lärmproblem in Alstaden entsteht nicht durch Stadtstraßen, sondern durch A 3 und A 40 (je nach Windrichtung) und die Bahnstrecken (Bahnbrücken sind sehr lauf).	Verpflichtung der Zuständigen (StraßenNRW, Stadt, Bahn) zur Umsetzung bestimmter Maßnahmen (Rechtsanspruch).	Die zuständigen Behörden bzw. die Baulasträger sind nicht dazu verpflichtet, bestimmte Maßnahmen umzusetzen. Für die A 3 sieht der LAP die Nachrechnung des Lärmschutzes sowie ggf. Geschwindigkeitsreduzierung vor. Der Landesbetrieb Straße NRW plant zudem Fahrbahnerneuerungen, teil-weise mit lärmammen Belag. Die Bahnstrecke Richtung Duisburg-Wedau ist im Sanierungsprogramm des Bundes enthalten. Hirweise dazu sind in Kapitel 9,5 zu finden. Ob Bahnbrücken entbröhnt werden, kann an dieser Stelle nicht zugesagt werden. Kormnt es zur Nachberechnung durch StraßenNRW, besteht die Möglichkeit der 2/3-Förderung von passävem Schallschutz.
A 49	Duisburger Straße, per Internet am 16.12.09	Duisburger Straße	Realnutzung Duisburger Straße Abschnitt 2:4 Wohneinheiten der Emmaus-Kirchengemeinde auf NW-Seite müssen im LAP erwähnt werden. Haus Duisburger Straße 333 liegt nicht in Gewerbegebiet. Lärmbelästigung durch Güterverkehr der Bahn.	Eine Betroffenheit über dem Auslösewert liegt laut LAP nicht vor. Auf eine Nennung kann somit verzichtet werden. Keine Aufnahme in den LAP. Aufnahme in den LAP. Die Strecke ist im Sanierungsprogramm des Bundes enthalten. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 zu finden.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
	Fortsetzung Nr. A 49		Gewerbelarm durch Babcock-Versuchshalle.	Gewerbelärm ist kein Bestandteil der 1. Stufe der Lämminderungsplanung. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet. tet. Keine Aufnahme in den LAP.
		Lärmbelastung durch Straßenverkehr, insbesondere Lkw-Verkehr und Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge.	Maßnahmenvorschläge des LAP-Entwurfs werden begrüßt. Zusätzlicher Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung.	Die Stadt Oberhausen lehnt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Duisburger Straße ab. Keine Aufnahme in den LAP.
A 50	Mülheimer Straße, telefonisch am 16.12.09	Mülheimer Straße	Beschwerde über Straßenverkehrs- und Schienenverkehrs- lärm (Straßenbahn) der Mülheimer Straße (zwischen Grenz- straße und Stadtgrenze; Abschnitt 4 im LAP-Entwurf). Frau Colmorgen fordert Lärmschutzfenster.	Im Zuge des Straßenbahnbaus wurden Ansprüche auf Lärmschutz geprüft. Entweder lag kein Ansprüch vor, oder dieser ist mittlerweile verjährt. Auskünfte über Förderportale sind auf der Homepage der Stadt Oberhausen zu finden. Ein kommunales Förderprogramm besitzt die Stadt nicht. Keine Aufnahme in den LAP.
		1000 - 1000	Lärmbelästigung beim Überfahren von wackeligen Kanalde- ckeln.	Falls die vorgeschlagene Maßnahme der Deckenerneuerung umgesetzt wird, wird das Problem vermutlich behoben. Zudem wird der Hinweis verwaltungsintern weitergeleitet. Ist bereits Bestandteil des LAP
A 51	Matzenbergstraße, per Internet vom	Keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A.2 im Stadtgebiet (falsche Aussage im LAP).		Aufnahme in den LAP.
	17.12.09	A2	Flüsterasphalt auf der A2 ab AK Oberhausen bis zur Stadtgrenze Bottrop.	StraßenNRW sieht dort keine Baumaßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärmschutzes und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Keine Aufnahme in den LAP.
			Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 2 auf 80 km/h ganztags.	Nach verwaltungsinterner Rücksprache werden Geschwindig- keitsreduzierungen zunächst auf 100 km/h vorgeschlagen (Pkw), Eine spätere Änderung ist jedoch nicht ausgeschlossen, Zuständig für die Anordnung ist die Bezirksregierung. Keine Aufnahme in den LAP.
			Überprüfung des vorhandenen Lärmschutzes an der A 2.	Ist bereits Bestandteil des LAP.
			Überholverbot für Lkw auf der A 2.	Maßnahme wird als Prüfauftrag aufgenommen.
		Passiver Schallschutz	Prüfung auf Fördermöglichkeiten für passiven Lärmschutz für die Anwohner der Matzenbergstraße.	Wie in Kapitel 9.1. geschildert, verfügt die Stadt Oberhausen nicht über ein kommunales Förderprogramm. Auf ihrer Homepage weist sie aber zukünftig auf Förderportale hin. Kommt es zur Nachberechnung durch StraßenNRW, besteht die Möglichkeit der 2/3-Förderung von passivem Schallschutz.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
A 52	Sterkrader Straße, per Internet am 18, 12, 09	Zunehmende Lämbelastigung durch Straßenverkehr der Sterkrader Straße und der A 516.	Erhöhung der Schallschutzmauer an der Sterkrader Straße um ca. 2 m (transparentes Material, ähnlich A 59 in der Nähe von Duisburg-Zentrum).	Die Nachberechnung des Lärmschutzes an A 516 ist als Maß- nahme vorgesehen. Die Erhöhung der Lärmschutzwand hangt von deren Ergebnis ab, weshalb an dieser Stelle keine eindeu- tige Zusage gemacht werden kann. Keine Aufnahme in den LAP.
			Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf Sterkrader Straße zwischen Fuldastraße und Dorstener Straße,	Die Sterkrader Straße hat weniger als16 400 Ktz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP, Aufnahme in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
A 53	Auf der Hütung, per Internet am 22.12.09	A3	Überprüfung der Lärmschutzwand an der A3 nördlich AK Oberhausen.	Die Nachberechnung des Lärmschutzes sowie die Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand ist bereits Bestandteil des LAP.
A 54	per Internet am 29.12.09	Kosten	Gutachten und Maßnahmen sind zu teuer.	Die Aufstellung des LAP ist als Bestandteil der Umgebungs- lärmrichtlinie eine gesetzliche Pflichtaufgabe der Gemeinde. Zur Kenntnis genommen.
		Maßnahmen des LAP-Entwurfs dienen nicht der Verkehrsverstetigung.	Einführung von "Grünen Wellen" in Oberhausen.	Die Maßnahmen müssen immer im Zusammenhang, also als ein Maßnahmenpaket, gesehen werden. Sie beeinflussen und unterstutzen sich gegenseitig. Die Verstettigung des Verkehrs wird durch die vorgeschlagenen Maßnahmen durchaus berücksichtigt. Die Ampelschaltungen in Oberhausen befinden sich in "Grüne-Weller"-Schaltung. Keine Aufnahme in den LAP.
		Lkw-Verbote verlagern den Lkw-Verkehr in empfindliche Gebiete.	Keine Anregung	Die Lkw-Verbote sind als Prüfaufträge vorgeschlagen, damit dieser Effekt nicht eintritt. Keine Aufnahme in den LAP.
		Motorgeräusche	Verbot von lauten Sportabgasanlagen + lauten Motorrädern.	Ein Kapitel zur leisen Fahrweise ist bereits Bestandteil des LAP.



Anregungen von Trägern öffentlicher Belange

ž.	Anregung von Trägern öffent	Anregung Thema von Trägern öffentlicher Belange	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
8	Wasser- und Schiff- fahrtsamt Duisburg- Meiderich, Schreiben vom 07.12.09		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen.
8 2	Bezirksregierung Amsberg, Dezernat 64 (Immissionsschutz im Bergbau), Schrei- ben vom 11,12,09		Es befinden sich keine relevanten Schienenwege des Bereichs 'Bergaufsicht" in Oberhausen.	Zur Kenntnis genommen.
83	Eisenbahn- Bundesamt (EBA), Schreiben vom 15.12.09	Planungen und Baumaßnahmen an Schlienen- wegen des Bundes.	EBA führt keine Planungen/ Baumaßnahmen durch. Bauher- renfunktion liegt bei der DB ProjektBau GmbH.	Zur Kenntnis genommen.
4	DB Projekt-Bau GmbH, Schreiben vom 16.12.09	Zeitplan der Sanierungsmaßnahmen.	Angaben zu Terminen in Bezug auf Planung und Ausführung stehen immer unter Vorbehalt der notwendigen Genehmigungen im Hinblick auf Finanzierung und öffentl. rechtl. Genehmigungen. Relativierung der Aussagen auf S. 110 (Sanierungsabschnitt Oberhausen - Mülheim a.d.Ruhr).	Zur Kenntnis genommen. Aussagen wurden ergänzt. Aufnahme in den LAP.
8 5	Stadt Dinslaken, Schreiben vom 16.12.09	Bestehendes Lkw-Verbot (<3,5 f) auf der L 21 zwischen Matzenbergstraße und AS Dinslaken- Süd + bestehende Beschilderung als Umlei- tungsstrecke.	Befürchtung von Ausweichverkehr auf Dinslakener Stadtgebiet.	Die Reglementierung bzw. Beschilderung ist bereits Bestand und ein frühzeitiger Hinweis darauf ist an entsprechenden Steilen im LAP enthalten, um die Befürchtungen der Stadt Dinslaken auszuräumen. Ist bereits Bestandteil des LAP.
		AS Dinslaken-Sud und Bereich B 8, Brinkstraße.	Betoffene auf Oberhausener Stadtgebiet durch Straßen auf Dinslakener Stadtgebiet. Keine konkreten Maßnahmen seitens der Stadt Dinslaken geplant.	Ist bereits Bestandteil des LAP.
98	Kleingärtnerverein Oberhausen- Sterkrade 1916 e.V., Schreiben vom 16.12.09	A516	Kleingartenanlage grenzt mit östlichem Teil an die A 516. Dort ist eine veraltete Lärmschutzwand vorhanden, die nicht mehr ausreichend vor Verkehrslärm schützt. Die Anlage wird zunehmend schlecht vermielbar.	Kleingärten sind nicht zum dauernden Aufenthalt von Men- schen bestimmt und deshalb nicht Schutzgegenstand der Umgebungslämrichtlinie. Für diesen Bereich sind Maßnahmen aus anderen Gründen im LAP enthalten (auch von Stra- ßenNRW). Keine Aufnahme in den LAP.
87	Agentur für Arbeit Essen, Schreiben vom 17,12.09		Keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.



Ä.	Anregung	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
B 8	Ruhrverband, Regio- nalbereich West, Schreiben vom 17.2.09		Keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.
B 3	KIG - Königshardter Interessengemein- schaft e.V., Schreiben	Hartmannstraße	Abschnitt 2 und 3: kein Rückbau der Parkstreifen, da Parkplätze für Nutzer der Turnhalle bzw. der Kleingartenanlage benötigt werden.	Mögliche Maßnahme als Prüfauftrag: Beibehaltung der Park- streifen; Unterbrechung durch Baumbeete. Aufnahme in den LAP.
	vom 17.12.09	Fernewaldstraße	Abschnitt 4: kein Rückbau der Parkstreifen, da Nutzung als Pendlerparkplätze notwendig.	
		Forderung des Radverkehrs	Keine Radwege, sondern Angebotsstreifen.	Maßnahme wird als Prüfauftrag aufgenommen. Aufnahme in den LAP.
		Verkehrsverstetigung	Umbau von LSA-geregelten Knotenpunkten zu Kreisver- kehrsplätzen (z.B. Höhenweg/ Pfatzgrafenstraße).	Der Hinweis ist grundsatzlich richtig, doch kann er an der vorgeschlagenen Stelle aus Platzgründen nicht ausgeführt werden. Keine Aufnahme in den LAP.
		Keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A.2 im Stadtgebiet (falsche Aussage im LAP).		Aufnahme in den LAP.
		A2	Flüsterasphalt auf der A 2 ab AK Oberhausen bis zur Stadt- grenze Bottrop.	StraßenNRW sieht dort keine Baumaßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärmschutzes und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Keine Aufnahme in den LAP.
			Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A2 auf 80 km/h ganztags.	Nach verwaltungsinterner Rücksprache werden Geschwindig- keitsreduzierungen zunächst auf 100 km/h vorgeschlagen (Pkw), Eine spätere Änderung ist jedoch nicht ausgeschlossen, Zuständig für die Anordnung ist die Bezirksregierung. Keine Aufnahme in den LAP.
			Überprüfung des vorhandenen Lärmschutzes an der A 2.	Ist bereits Bestandteil des LAP.
	-		Oberholverbot für Lkw auf der A 2.	Maßnahme wird als Prüfauftrag aufgenommen.
B 10	_	Fahrbahnsanierung	Zustimmung	Zur Kenntnis genommen.
	mer Düsseldorf, Schreiben vom	Knotenpunkt Mülheimer Straße/ Danziger Straße als Kreisverkehrsplatz.		Zur Kenntnis genommen.
	18.12.09	Ausbau des Straßenbahnsystems, Einsatz leiser Fahrzeuge (Abstimmung mit Mülheim a.d.Ruhr).		Zur Kenntnis genommen.
		Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen.		Zur Kenntnis genommen.
		Überprüfung von Lärmschutzfestsetzungen in B- Plänen.		Zur Kenntnis genommen.
		Geschwindigkeitsreduzierungen	Ablehrung	Häufig als Sofortmaßnahme gedacht (bis Fahrbahnerneuerung)



N.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
	Fortsetzung Nr. B 10			und als Prüfauftrag ausgewiesen. Keine Aufnahme in den LAP.
		Lkw-Fahrverbote	Ablehnung, Ausnahmeregelung für Anlieger- und Lieferver- kehr einfügen.	Dem Hinweis wird mit Aufnahme in den LAP gefolgt.
		Entsiegelung von Parkstreifen	Ablehnung	Es wurde darauf geachtet, dass genügend Parkraum bestehen bleibt. Die Maßnahme wird aber reduziert. Teilweise Aufnahme in den LAP.
		Ruhiges Gebiet in Holten	Negative Konsequenzen für Handwerksbetriebe werden befürchtet.	Ruhiges Gebiet darf durch Maßnahmen des LAP nicht zusätz- lich verlärmt werden, so dass betriebliche Genehmigungsfra- gen unberührt bleiben. Keine Aufnahme in den LAP.
		Nennung der Hausnummern an den Enden der Straßenabschnitte	Zur leichteren Standortbestimmung der Betriebe gedacht.	Der Aufwand wäre sehr groß, zumal die Hausnummern der Endpunkte oft nicht bekannt sind (wenn die Eckhäuser nicht betroffen sind). Keine Aufnahme in den LAP.
B 11	Stadtwerke Oberhau- sen AG, STOAG,	Geschwindigkeitsreduzierung	Keine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf bestimmten Strecken.	Die Geschwindigkeitsbegrenzungen bleiben als Prüfaufträge bestehen.
	Schreiben vom 18.12.09	Knotenumbau	Keine Umgestaltung des Knotenpunkts Höhenweg/ Bu- chenweg (Mischstreifen), da Leistungsfähigkeit der LSA reduziert wird.	Die Maßnahme wurde mit dem Ziel einer Abstandsvergröße- rung vorgeschlagen. Der Prüfauftrag wird umformuliert. Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts, dann Entscheidung. Teilweise Aufnahme in den LAP.
			Geplante Organisation der Fahrstreifen am Knotenpunkt Essener Straße/ Hausmannsfeld erfordern eine Busbe- schleunigung.	Aufnahme als Prüfauftrag. Aufnahme in den LAP.
			Langfristige Maßnahme: Umgestaltung Knotenpunkt Mülheimer Straße/ Danziger Straße erfordert besondere Berücksichtigung des Straßenbahnverkehrs.	Aufnahme in den LAP.
		Platzgestaltung	Berücksichtigung der Belange des OPNV bei Platzgestal- tung Duisburger Straße/ Niebuhrstraße, um behinderungs- freie, zügige Querung zu ermöglichen.	Aufnahme in den LAP.
		Haltestellenverlegung	Verlegung der Haltestelle "Marienkirche" unklar. Kranken- hausnaher Standort spricht für kurze Wege für mobilitäts- eingeschränkte Nutzer.	Die Verlegung in Richtung Schule wurde aus Sicherheitsgründen vorgeschlagen. Das Krankenhaus ist trotzdem schneil erreichbar. Keine Aufnahme in den LAP.
B 12	Kleingartenverein "Grüner Grund" 1970	A516	Die Anlagen der Kleingartenanlage werden durch die A 516 getrennt.	Kleingärten sind nicht zum dauernden Aufenthalt von Men- schen bestimmt und deshalb nicht Schutzgegenstand der
	e.V., Schreiben vom 20.12.09		Lärmbelästigungen durch die A 516 in den Anlagen 1 (teil- weise), Anlagen 3 und 4.	Umgebungslämrrichtlinie. Maßnahmen sind aus anderen Gründen im LAP enthalten. Keine Aufnahme in den LAP.



Ŋ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
B 13	KGV Westmark, Schreiben vom	Gewerbelärm	Lärmbelästigung der Kleingartenanlage durch die Fa. Thyssen-Krupp.	Kleingärten sind nicht zum dauernden Aufenthalt von Men- schen bestimmt und deshalb nicht Schutzgegenstand der
	20.12.09	A42	Entfermung eines Schulzwalls wegen eines Rohrbruchs der RAG. Seitdem Lärmbelästigung durch die A 42.	Umgebungslämwrichtlinie. Der Hinweis bezüglich Thyssen- Krupp wird verwaltungsintern weitergeleitet. Keine Aufnahme in den LAP.
B 14	WFO Wirtschaftsför- derung Oberhausen GmbH, Schreiben vom 21.12.09	Keine Maßnahmen in GE, welche die Betriebs- abläufe behindern/ einschränken (Lkw-Verbote)	Uberprüfung der Maßnahmen. Bei Erfordernis der Maßnahme: Frühzeitige Information der betroffenen Unternehmen.	Lkw-Verbote sind im LAP-Entwurf stets Prüfauffräge. Zusätzlich werden Lkw-Verbote mit "Lieferverkehr frei" ergänzt. Keine Aufnahme in den LAP.
B 15	Stadt Essen, Schrei- ben vorn 22.12.09	Bedenken wegen Lkw-Nachtfahrverbot auf Essener Straße. Verdrängungsverkehr in Essener Stadtgebiet wird befürchtet.	Begründung der zuständigen Fachbereiche folgt (bisher nicht eingegangen).	Lkw-Verbote sind im LAP-Entwurf stets Prüfaufträge. Sollte sich der Verdrängungseffekt in empfindliche Gebiete bewahrheiten, wird eine Lkw-Lenkung in Absprache mit der Stadt
		Zusammenarbeil Essen - Oberhausen	Termin für generelle, gemeinsame Maßnahmenabstimmung im Bereich der Stadtgrenze.	Essen erarbeitet.
B 16	Emschergenossen- schaft Lippe Verband,	Grundsätzlich keine Bedenken.	Abstirmung, falls Anlagen und Gewässer der Emschergenossenschaft betroffen sind.	Zur Kenntnis genommen.
	Schreiben vom 22.1.209		Bei Baumaßnahmen: Prüfung, ob befestigte Flächen von Mischwasserkanalisation abgekoppett werden können.	Zur Kenntnis genommen.
B 17	Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Schreiben vom 23.12.09	Grundsätzliche Betroffenheit, wenn Umgestal- tungsmaßnahmen Leitungen der evo betreffen.	Rechtzeitige Information + Einbezug der evo in Planungs- maßnahmen.	Zur Kenntnis genommen. Wird in Oberhausen generell so gehandhabt. Umgestaltungs-maßnahmen sind deshalb Prüfaufträge.
B 18	Straßen NRW, Schreiben vom 23.12.09	Auslösewerte	Auslösewerte des LAP gelten nicht für Maßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen, da hierfür die Regelungen der Lärmsanierung nach den Kriterien der VLärmSchR 97 gelten (70/60).	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.
		Entscheidungsgrundlage Lärmsanierung	Ergebnisse aus der Lärmkartierung nutzt Straßen NRW nicht als Entscheidungsgrundlage für Lärmsanierungsmaß-nahmen.	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.
		Danziger Straße	Keine Umsetzung der Maßnahmenvorschläge, da max. Fassadenpegel nicht die Lärmsanierungsgrenzwerte überschreiten.	Zur Kenntnis genommen. Es wird ein Antrag auf Einzelfallprüfung gestellt.
		Bundesautobahnen	Bundesautobahnen; Prüfaufträge werden gewertet und entsprechend der internen Prioritätenliste bearbeitet.	Zur Kenntnis genommen.
		Geschwindigkeitsbegrenzung	Zuständig für str.verkehrsrechtl. Anordnungen: Straßenver- kehrsbehörde. Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn Lärm- richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Minderung um 3 dB(A) muss gewährleistet sein.	Zur Kenntnis genommen, wobei die Rundungsregel beachtet wird, d.h. die Differenz der Beurteilungspegel ist aufzurunden.



Ŗ.	Anregung	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
B 19	Kreisverband Ober- hausen der Kleingärt- ner, Schreiben vom 23.12.09	Bundesbahntrasse Oberhausen-Duisburg	Lärmbelästigung durch die Bahntrasse in der Anlage Ruhraue. Dort fahren in ca. 200-250 m Entfernung 280 Züge/Tag. Eine Lärmschutzwand ist nicht vorhanden.	Kleingärten sind nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt und deshalb nicht Schulzgegenstand der Umgebungslämmrichtlinie. Die Strecke ist im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten. Keine Aufnahme in den LAP.
B 20	Kleingärtnerverein Oberhausen-Ost e.V., Schreiben vom 28.12.09	Danziger Straße	Rolandanlage und Lohanlage sind von Lärm- und Geruchs- belästigung durch die Danziger Straße betroffen. Die Au- ßenhecke an der Danziger Straße bringt keine Minderung.	Kleingärten sind nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt und deshalb nicht Schutzgegenstand der Umgebungslämnichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
B 21	RWW Rheinisch- Westfalische Was- serwerksgesellschaft mbH, Schreiben vom 29:12.09	Keine Bedenken		Zur Kenntnis genommen.
B 22	Bezirksregierung Düsseldorf, Schreiben vom 07.01.10	Die Bezirksregierung Düsseldorf nirmnt als Straßenverkehrsbehörde der Bundesautobahnen zum Entwurf des LAP zu folgenden Themen Stellung:		
		Bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen an Autobahnen	A 3: Fahrtrichtung Köln zw. AS OB-Holten und AS DU- Wedau: 120 km/h; Fahrtrichtung Arnheim zw. AK OB-West und AS OB-Holten: 120 km/h.	Aufnahme in den LAP.
			A 42: Fahrtrichtung Dortmund zw. AS OB-Neue Mitte und AS Bottrop: 100 km/h; Fahrtrichtung Kamp-Lintfort zw. AK OB-West und AS DU-Beek: 120 km/h. Derzeit finden Bauarbeiten auf diesem Abschnitt statt.	Aufnahme in den LAP.
			A 516: In beiden Fahrtrichtungen zw. AK Oberhausen und AS OB-Sterkrade: 80 km/h (22-6 h) aus Lärmschutzgründen. Ansonsten zw. AK Oberhausen und AS OB-Eisenheim: 100 km/h.	Aufnahme in den LAP.
		Richtwerte an bestehenden Straßen	Grundlage sind die Richtwerte gemäß den gültigen Richtli- nien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV).	ist bereits Bestandteil des LAP.
		Pegelminderung	Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richhwert gesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) (Wahrnehmbar-	Zur Kenntnis genommen. Es wird ein Antrag auf Einzelfallprüfung gestelft.



Ŋ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
	Fortsetzung Nr. B 22		keitsschwelle) bewirkt werden. Laut Tabelle kann durch die Beschränkung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 100 km/h lediglich eine Pegelminderung um -1 dB(A) bzw. von 130 auf 80 km/h eine Pegelminderung um -1,5 dB(A) erreicht werden.	
		Lkw-Anteil	Geräuschemissionen der Lkw stellen ab einem Anteil von 10 % in Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen (DTV) die maßgebende Größe für den Mittelungspegel an Autobahnen dar. Geschwindigkeitsbeschränkungen nur für Pkw-Verkehr machen sich deshalb praktisch nicht bemerkbar.	Zur Kenntnis genommen.
		Deckenemeuerung	Sinnvolle und effektive Maßnahme zur Senkung der Lärm- pegel (sowohl auf Autobahnen, als auch auf Stadistraßen).	Zur Kenntnis genommen.
		Lkw-Fahrverbote	Lkw-Fahrverbote verursachen Ausweichverkehre und sind schwierig zu kontrollieren. Besser: Bündelung auf wenige, bereits stark belastete Staßen. Die Benutzung der Umleitungsstrecken liegt im Ermessen des Fahrers und ist schwierig zu kontrollieren.	Zur Kenntnis genommen.
		Dialog-Displays	Dialog-Displays sind in sensiblen Bereichen (Schule, Kindergarten) sinnvoll, um Durchschnittsgeschwindigkeiten bei Pkw um 1,8-2,4 km/h zu senken. Bei bestehenden Verkehrssicherheitsdefiziten sind Dialog-Displays kein Ersatz für straßenbauliche/ straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.	Zur Kenntnis genommen.
B 23	Stadt Duisburg, Schreiben vom 08.01.10	Grundsätzlich keine Bedenken. Maßnahmen an der Obermeidericher Straße (Baulast liegt bei der Stadt Duisburg), die über die Verkehrssicherungspflicht hinausgehen, sind nur bei 100 %iger Förderung denkbar. Alle folgenden Anregungen beziehen sich auf die Obermeidericher Straße.		Zur Kenntnis genommen.
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h Prüfauftrag: Lkw-Nachtfahrverbot	Möglichkeit der Temporeduzierung muss geprüft werden. Kann im Rahmen der Entwicklung eines flächendeckenden Lkw-Routenkonzepts geprüft werden.	Aufnahme in den LAP. Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Markierung von Parkstreifen und Unterbrechung durch Baumbeete	Konzept für Duisburger Straßenbäume sieht für die nord- westliche Straßenseite der Obermeidericher Straße Be- pflanzungen vor. Grundlegende Dinge müssen noch geprüft werden, Zusammenarbeit mit Oberhausen ist dazu notwen- dig.	Aufnahme in den LAP.
		Dialog-Display	Möglichkeit zur Installation muss geprüft werden.	Aufnahme in den LAP.



Ŋ.	Anregung	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Kommentar
	Fortsetzung Nr. B 23	Lärmarmer Fahrbahnbelag	Straßenbelag der Obermeidericher Straße ist relativ neu. Erneute Emeuerung ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich.	Aufnahme in den LAP (langfristige Strategie).
		Emeuerung des Straßenraums	Maßnahme kann nicht nachvollzogen werden.	Die Aufwertung des Straßenraums kann psychologisch zur Lärmminderung beitragen.
B 24	Stadt Mülheim an der Ruhr, Schreiben vom	Lkw-Verbot auf der Mellinghofer Straße	Korrektur auf S.26 : "zwischen den Knotenpunkten Falken- steinstraße und AS Mülhelm-Dümpten."	Text wird korrigiert. Aufnahme in den LAP.
	11.01.10	Lkw-Nachtfahrverbot auf der Mülheimer Straße, Abschnitt 4.	Bei Beibehaltung der Maßnahme im LAP ist diese im Fortgang des Verfahrens mit der Stadt Mülheim abzustimmen.	Aufnahme in den LAP.
		Foto S. 82	Abschrift zwischen Landwehr und Hilgenberg, nicht wie beschriftet.	Aufnahme in den LAP.
		Einsatz lärmarmer Straßenbahnwagen	Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG) setzt auf der Linie 112 vorzugsweise lärmarme Fahrzeuge ein.	Aufnahme in den LAP.
			MVG achtet bei der Instandhaltung der Fahrzeuge auf Lärmreduzierung.	Zur Kenntnis genommen.
			MVG achtet bei Neuanschaffung auf lärmarme Fahrzeuge. In naher Zukunft ist keine Neubeschaffung geplant.	Zur Kenntnis genommen.
		Allgemeiner Hinweis	Schienenverkehr des ÖPNV beeinflusst die Gesamtfarmbe- lastung nur unmaßgeblich,	Zur Kenntnis genommen.

Anlage III

Abwägung der Bedenken und Anregungen aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger und Träger öffentlicher Belange)

Abwägung der Bedenken und Anregungen von Bürgern

Ä.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
4	Herr Betterworth, Katharinenstraße 44, 03.02.2010	Angaben bezüglich der beiden Hauptlarmverur- sacher (Autobahnen und Eisenbahnstrecken) beschranken sich im Wesenflichen auf immissi- ons-Bestandsfeststellungen mit Hinweisen derauf, dass für die Autobahnen und Bahnstre- cken seitens der Stadt keine Zuständigkeit besteht.	Die Stadt steht gerade hier in der Pflicht, darauf hinzuwir- ken, dass die Bürger geschützt werden.	Mit dem Lärmaktionsplan leistet die Stadt einen Beitrag dazu, dass die jeweiligen Baulastträger auf verbesserungswürdige Situationen aufmerksam gemacht werden und diese zu verbessern. Zur Kenntnis genommen.
		Bahnlarm	Auf der Bahnstrecke im Bereich des Güterbahnhofs OB- West fahren mehr als 600.000 Züge pro Jahr. In den Nacht- stunden ist der Zuglärm permanent, Güterzüge fahren ununterbrochen.	Die Strecke ist zwar im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten, der Rangierbahnhof jedoch nicht. Der LAP enthält daher als mittelfristige Maßnahme in Kap. 9.5 (Bahnstrecken) die Überprüfung auf Vollständigkeit. Zur Kenntnis genommen.
			Der Ausbau Oberhausens zum größen Eisenbahnknoten Deutschlands wird von der Stadt tatenlos hingenommen. Es	Bei Neubaumaßnahmen und wesentlichen Umbauten besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz (Lärmvorsorge). Der
			wird sich nur darauf berufen, dass ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz fehlt und dass eine Geschwindigkeitsbeschrän- kung für die Bahn wirtschaftlich nicht zumutbar ist. Der	Larmaktionsplan betrachtet jedoch die Schienerwege im heutigen Zustand (Lärmsanierung). Hier besteht derzeit kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Keine Aufnahme in den
			fehlende Rechtsanspruch sollte gerichtlich geklärt werden.	LAP (Teil I).
		Straßenverkehrslärm in der Katharinenstraße	Hohes Verkehrsaufkonnnen in Zeilen des Berufsverkehrs. Katharinenstraße wird als Umgehung der Duisburger Straße	Die Katharinenstraße hat weniger als 16.400 Ktz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Ggfs. Aufnahme
			genutzt. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind notwendig.	in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme
			Lärmbelästigungen auf der Katharinenstraße haben insbe- sondere zwischen Karolinenstraße und Buschhausener	in den LAP (Teil I), der Hinweis wird jedoch verwaltungsin- tern weitergeleitet.
			Straße dazu geführt, dass neu ausgebaute Komfort- Wohnungen unwermielbar geworden sind.	
A 2	Herr Jaspert, König-	Lärmbelästigung im Bereich Königstraße 143 bis	Lärmbelästigung besonders zu Berufsverkehrszeiten,	Die Königstraße hat weniger als 16.400 Ktz/Tag und ist somit
	o7 02 2010	Kreisverkehr Dienststraße/ Konigstraße/ Kurfurs- tenstraße	Schlafbeeinfrachtgungen ab 5 Uhr morgens. Derzeit (Feb- niar 2010) etwas geringere Belästigung, da die Königstraße	nicht Gegenständ der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den
			wegen Baumaßnahmen auf der Duisburger Straße ab Höhe	LAP (Teil I), die Hinweise werden jedoch verwaltungsintern
			Bauer Rademacher nur einseitig befahrbar ist.	weitergeleitet.
			Die Straßenabschnitte ab Kreisverkehr Königstraße Rich-	
			tung Emscherbrücke und Dienststraße sind schon auf 30	
			schon im Bereich Könlastraße 143 beginnen.	
		Unfallgefahr im Bereich Königstraße 143 bis Kreisverkehr Dienststraße/ Königstraße/ Kurfürs-	Sehr hohe Geschwindigkeiten ab Bauer Rademacher in Richtung Kreisverkehr, auch von Lkw.	
		Tenstrate		



ž.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
	Fortsetzung A 2		Radwege fehlen, Radfahren ist sehr gefährlich auf dem Abschnitt.	
			Sicheres Überqueren der Königstraße ist nur in Höhe des Kreisverkehrs möglich.	
A 3	Herr Heidbreder, Beethovenstraße 193, 08.02.2010	Straßenverkehrslärm auf der Beethovenstraße (zwischen Sperberstraße und Kirchhellener Straße)	Lärmbelästigung durch Lkw, Bus (SB 92) und schnell fahrenden Pkw-Verkehr insbesondere in Berufsverkehrszeiten. Bedingt durch die Zunahme der neu geschaffenen Wohngebiete im Umfeld und durch die Nutzung der Beethovenstraße als Abkürzung. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30	Die Beethovenstraße hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärrminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I), Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
			Bitte um Benachrichtigung, welche Schritte seitens Herm Heidbreder erforderlich sind, um diese Maßnahme zu bean- tragen.	
A 4	Herr Samplawski, ohne Straße, 10.02.2010	Bahnlärm	Wieso beschränken sich die Maßnahmen der Bahn nur auf den Bereich um den Hbf?	Die von der Bahn geplanten Maßnahmen der Lärmsanierung betreifen mehrere Strecken im Stadtgebiet von Oberhausen und sind in Abb. 9.5.1 dargestellt. Eine Beschränkung auf den Bereich um den Hauptbahnhof ist nicht erkennbar. Es trifft aber zu, dass nicht alle Strecken in der Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung enthalten sind. Der LAP enthält daher als mittliche Maßnahme in Kan 6.5 (Pahnerberken) die i iher-
			Erhöhte Lärmbelästigung der Bahn nach Duisburg im Bereich Bebelstraße und am Ruhrpark. Ausbau eines Hauses wurde untersagt, da die Belastung durch den Bahnlärm für die Bewohner dieses Ausbaus zu groß wäre.	prüfung auf Vollständigkeit. Zur Kenntnis genommen. Die Strecke ist im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 5	Ehel. Nisbach, Kirch- hellenerstraße 191, 10.02.2010	OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße, Kirchhellenerstraße) entlang der A 2: Sicht zur Autobahn ist gegeben.	Keine Anregung	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht dort keine Baumaßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärmschutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
9 P	Frau Steinig, Dienst- straße 117, 11.02.2010	Nach dem Ausbau der A 2/ A 3 wurden Lärmschutzwände errichtet, jedoch nur abschnittsweise und vertikal. Seit dieser Zeit ist die Lärmbelastung für die Dienststraße/ Nähe Königstraße deutlich gestiegen.	Verbesserung der Lärmschutzwände auf Grundlage von Schallausbreitungsmodellen in Abhängigkeit von Material, Form und Höhe der Schallschutzmaßnahmen. Mit gekrümmten und geknickten Lärmschutzwänden kann eine wesentliche Verbesserung des Lärmschutzes gegenüber Lärmschutzwänden und -därmen erreicht werden (It. Österreichischer Studie). Eine Absenkung um 10 dB bedeutet eine	Der LAP enthält als Maßnahme einen Prüfauffrag an den Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Nachberechnung des Lärmschutzes. Ist bereits Bestandteil des LAP.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
	Fortsetzung A 6		subjektive Halbierung des Lärms. Ähnliche Wirkungen, wenngleich nicht so effektiv, lassen sich durch spezielle Aufbauten auf bestehende, gerade Wände erzielen.	
			Das Argument, dass nur an direkt angrenzenden Wohnge- bieten Verpflichtung zum Lärmschutz besteht, kann nicht nachvollzogen werden, da sich Schall nicht an solche Gren- zziehungen hält sondern sich auch witterungs- und winda- bhängig darüber hinaus verbreiten kann.	Die Aussage ist richtig. Ohne eine Priorisierung ist die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen wirtschaftlich und politisch jedoch nicht möglich. Keine Aufnahme in den LAP.
			Die Geschwindigkeit sollte von 120 auf 80 kmyh reduziert werden (kostengünstige Maßnahme + niedriger Treibstoffverbrauch). Geschwindigkeitsreduktion ist eine der effektivsten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung: Mit einer Temporeduktion von 130 auf 80 km/h lässt sich der Lärmpegel um 6 dB verringern (Stellungnahme an das BMVIT, ohne Autor).	Der LAP sieht für die A 3 die Nachberechnung des Lärmschut- zes und ggf. Geschwindigkeitsreduzierungen (Prüfaufträge) vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
4	Herr Lensing, Duisburger Straße 157, 13.02.2010 (Stellungnahme auch im Namen der Häuser 155 und 159) Fortsetzung A 7	Knotenpunkt Duisburger Straße/ Buschhausener Straße	Im Bereich Duisburger Straße/ Buschhausener Straße sollte der Radweg keinesfalls in einen Schutzstreifen geändert werden. Bei einer weiteren Kürzung des Bürgersteiges für einen Schutzstreifen können Fahrzeuge zu nah an den Häusern vorbei fahren. Die bereits jetzt bestehende Gefährdung an den Grundstlücksausfahrten würde weiter zunehmen. Es wird off mit hohen Geschwindigkeiten von Norden aus der Buschhausener Straße in die Duisburger Straße Richtung Duisburg gefahren, da es sich um einen freien Rechtsabbieger handelt. An den Grundstlücksausfahrten der Duisburger Straße kommt es deshalb off zu gefährlichen Situationen, da die Buschhausener Straße von der Duisburger Straße aus nicht einsehbar ist. Ein Stoppschild am freien Rechtsabbieger könnte Abhilfe schaffen. Die Bebauung am Kreuzungsbereich ist durch An- und Abfahrgeräusche und die extreme Nähe der Fahrbahnen an den Häusem belastet. Schallschutzfenster sind erforderlich.	Die Entscheidung, ob auf der Duisburger Straße ein durchgängiger Radweg oder ein Radfahrstreifen/ Schutzstreifen angelegt wird noch geprüft. Keine Aufnahme in den LAP, Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet und beim Ausbau der Duisburger Straße berücksichtigt. Durch ein Stoppschild werden Brems- und Anfahrvorgänge erzeugt, was nicht im Sinne des LAP ist. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch an verwaltungsintern weitergeleitet. Wie in Kapitel 9.1. (Maßnahmen im Verkehrssystem) geschildert, verfügt die Stadt Oberhausen nicht über ein kommunales Förderprogramm. Auf ihrer Homepage weist sie aber zukünftig auf Förderportale hin. Ist bereits Bestandteil des LAP.



Ņ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
A 8	Herr Knüfermann, Kalkstraße 2, 14.02.2010 (Stellung-	Bahnläm durch die "Betuwe-Linie"	Lärm und Erschütterungen haben stark zugenommen, insbesondere die Nachtruhe ist gestört.	Auf der Strecke ist Lärmvorsorge vorgesehen. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 (Bahnstrecken) zu finden. Bereits Bestandteil des LAP.
	nahme im Namen der Bewohner der Kalk- straße)		Am Bahnhof Sterkrade kann von 2 auf 4 Gleise zurückgegriffen werden, um Züge in Parkposition zu belassen. Das Befahren von Weichen im Straßenabschnitt Kalkstraße führt zu starken Lärmbelastungen. Die Weichen sollten in unbewohnte Streckenabschnitte verlegt werden.	Die Kartierung der 1. Stufe der Lärmminderungsplanung erfolg- te bis zum Bahnhof Sterkrade. Beim Ausbau der Bahnstrecke wird in diesem Abschnitt eine Lärmschutzwand errichtet und ggfs. ergänzend passiver Schallschutz vorgesehen werden. Die Hinweise werden an die DB AG weitergeleitet.
			Durch Signalanlagen kommt es häufig zu Wartepositionen im Bereich Kalkstraße, bei denen die Loks nicht abgeschaltet werden. Die Strecke wird noch teils mit sehr alten Loks und Wagnons befahren.	
		ÖPNV-Trasse	Busse und Straßenbahnen erzeugen viel Lärm beim Auf- und Abfahren der Trasse, was durch einen Schallschutz vermieden werden könnte.	Durch die beim Ausbau der Bahnstrecke vorgesehene Lärmschutzwand werden auch die Geräuschemissionen der ÖPNV-Trasse abgeschirmt. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
		Gewerbelärm	GHH und das Heizkraftwerk stellen weitere Lärmquellen dar.	Gewerbeläm ist nicht Bestandteil der 1. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP, Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
A 9	Herr Woock, Rosen- straße 130, 16.02.2010	Störende Anweisungen per Lautsprecher an die Rangierer im Bereich der Bahnverschiebungs- flächen während der allgemeinen Nachtruhe.	Anweisungen über Funkgeräte.	Der Hinweis wird an die DB AG weitergeleitet.
A 10	Ehel. Schäfer, Armin- straße, 16.02.2010	Auf der A 42 (Fahrtrichtung Dortmund) zwischen AS OB-Neue Mitte und Bottrop besteht keine Geschwindigkeitsbegrenzung, wie es im LAP aufgeführt ist.	Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 42 in beide Fahrtrichtungen ist gewünscht.	Die Angabe über die Geschwindigkeitsbeschränkung stammte von der Bezirksregierung (während der 1. Beteiligungsrunde), tatsächlich besteht zwischen der ÖPNV-Trasse und Eisenbahnbrücke (Breilstraße) jedoch keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Der LAP sieht deshalb als Prüfauftrag die Nachberechnung des Lärmschulzes vor, durch die es ggfs. zu Geschwindigkeitsreduzierungen kommen kann. Zur Kenntnis genommen.
A 11	Herr Eichholz, Brunostraße 16, Duisburg, 17.02.2010	Beim Ausbau der A 3 wurden Schallschutzfens- ter auf der östlichen Seite des Hauses einge- baut, Lärm der A 3 kommt aber aus südwestli- cher Richtung; betrifft Hausrückseite und Garten.	Erhöhung oder andere Gestaltung der vorhandenen Lärmschutzwände.	Der LAP beinhaltet die Nachberechnung des Lärmschutzes an der A 3. Ist bereits Bestandteil des LAP. Der Hinweis wird an die Stadt Duisburg weitergeleitet.



Ŗ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
A 12	Herr Burger, Am Vondernsprung 7, 18.02.2010	Wohngebiet zwischen A 42 und Güterbahnhof Osterfeld: Bahnlärm belästigt mehr als Auto- bahn. Schlafen bei geöffnetem Fenster ist nicht möglich.	Im Hinblick auf den weiteren Ausbau des Güterbahnhofs ist es dringend erforderlich, dass die Bewohner durch Schallschutzwände entlang der Schloßstraße geschützt werden.	Der LAP fordert in Kapitel 9.5 (Bahnstrecken) die Prüfung des Schutzes für die südlich des Rangierbahnhofs Osterfeld liegende Wohnbebauung. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 13	Ehel. Schulz, Obermeidericher Straße 37, 18.02.2010	Hohes Verkehrsaufkommen auf der Obermeidericher Straße, insbesondere durch Lkw. Befahrung durch Lkw wegen Umgehung einer Mautstelle, Anbindung an das CentrO, Autobahnzubringer, Anbindung an Duisburger Innenstadt Geschwindigkeit wird nicht eingehalten. Die Straße ist nur schwer querbar (Insbesondere für Kinder und Ältere). Polizeikontrollen sind sehr selten, vermutlich aus Kompetenzproblemen zwischen Oberhausener und Duisburger Polizei. Aufgrund der Lärmbelastung entstehen bereits Vermiebungssrobleme.	Lärmschutzmaßnahmen sind dringend erforderlich.	Laut Angaben der Stadt Oberhausen ist der Lkw-Anteil auf dem betroffenen Abschnitt der Obermeidericher Straße mit 1,37 % sehr gering. Trotzdem sind im LAP ein Lkw-Nachtfahrverbot und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Prüfaufträge enthalten. Auch auf die Wrikung von gestalterischen Maßnahmen wird hingewiesen. Zur Unferstützung der Verkehrssicherheit sieht der LAP ein Dialog-Display (Prüfauftrag) vor. Über die Maßnahmenumsetzung entscheidet die Stadt Duisburg, da die Straßenbaulast in ihren Zuständigkeitsbereich fällt. Ist bereits Bestandteil des LAP, die Hinweise werden jedoch an die Stadt Duisburg weitergeleitet.
A 14	Herr Hurt, Neumühlstraße 113,	Lärmaktionsplan und Umweltzonen sind unsinnig. Es gibt wichtigeres, wie z.B. dass zu viele Kindergärten schließen. Straßenerneuerung Bus-Caps	Keine Arregung. Straßen sollen nicht immer nur notdürftig geflickt werden. Bus-Caps am Hirschcenter stellen eine Verkehrsbehinderung dar.	Aufgrund der steigenden Umweltbelastung und der Gesundheitsgefährdung sind Maßnahmen zur Lämminderung im Rahmen eines Lämmaktionsplans sinnvoll. Die Wirksamkeit der Umweltzonen wird derzeit durch die Bezirksregierung untersucht. Zur Kenntnis genommen. Notdurfige Reparaturen der Fahrbahn sind teilweise unumgänglich, sie sollen jedoch keine Endlösung darstellen. Der LAP sieht deshalb die Deckenerneuerung ganzer Straßenzüge vor. Ist bereits Bestandteil des LAP. Die Verkehrsbehinderung der Bus-Caps kann an dieser Stelle nicht nachvollzogen werden. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird iedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
A 15	Herr Suer, Fuh- lenbrockstraße 2, 18.02.2010	Lärmbelastung der A.2. Schlafen bei geöffnetem Fenster ist oft nicht möglich.	Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A.2 zwischen Bottrop und Oberhausen.	Laut Kartierung liegt der Bereich der Fuhlenbrockstraße nicht über den Auslösewerten für eine Lärmminderungsplanung. Der LAP schlägt für die A 2 die Nachrechnung des Lärmschutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 16	Herr Maryschka, Auf der Haardt 5, 20.02.2010	Zufahrt zur Sporthalle Kiefernstraße über Kie- fernstraße/ Auf der Haardt stellt Lärmbelastung dar, da die Sporthalle außerhalb der Schulzeiten z.T. bis 23 Uhr durch Vereine genutzt wird.	Zufahrt kann über Walsumermark geschaffen werden. Eingaben dazu beim Bereich Sport blieben bisher erfolglos.	Die Straße Auf der Haardt hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Keine Aufnahme in den LAP, Hirweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.



Ŗ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
A 17	Herr Drillich, Auf der Hütung 51, 21.02.2010	Kein Lärmschutz an der A.2 aus Richtung Hannover vor AK Oberhausen.	Prūfung	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht dort keine Baumaßnah- me vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärmschulzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 18	Herr Roberts, Hark- ortstraße, 21.02.2010	Hohes Lkw-Aufkommen in der Harkortstraße (mit Ziel Bottrop, Osterfeld, CentrO). Seitdem die Heidestraße als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist, finden Ausweichverkehre in der Harkortstraße statt. Außerdem werden hohe Geschwindigkeiten gefahren. Gebielte wie z.B. Königshardt werden bevorzugt behandelt (Tempo 30, Lkw-Verbot usw.).	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.	Die Harkortstraße hat weniger als 16.400 Ktz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I), der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
A 19	Ehel. Prelewski, Am Walde 48a, 22.02.2010	Lärmbelastung durch das AK Oberhausen. Die Lärmbelastung stieg seit den Rodungsarbeiten entlang der Böschung an der A 516 (Bau der neuen Pipeline) zusätzlich an. Ruhige Garten-	Stadt sollte Einfluss auf den Landesbetrieb Straßenbau NRW nehmen, damit solche Rückschnitte der Vegetation nicht mehr stattfinden.	Für den Bau der Pipeline ist die Rodung der Böschung unum- gänglich. Vegetation ist vor allem ein psychologischer Lärm- schutz, da die Lärmquelle (Verkehr) dadurch nicht sichtbar ist. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergeleitet.
		stunden sind kaum mehr vorhanden.	Bau von aktivem Lärmschutz, falls ein Ausbau der A 3 mit einer kreuzungsfreien Anbindung Richtung Arnheim über das AK Oberhausen durchgeführt wird. Aufnahme des Bereichs um das AK Oberhausen in den LAP.	Der LAP beinhaltet, dass Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Umbau des AK Oberhausen berücksichtigt werden (Prüfaufrag). Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Erhöhte Lärmbelästigung durch den Ausbau der "Betuwe"-Linie (Betroffenes Gebiet bis zur Luchsstraße).	Keine Arregung	Auf der Strecke ist Lärmvorsorge vorgesehen. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 zu finden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Erhöhte Lärmbelästigung stellt nicht nur eine Gesundheitsgefährdung dar. Sie verursacht auch materiellen Verlust durch fallende Grundstückspreise.		Durch die Umsetzung der Maßnahmen kann ein Beitrag zur Verlustminderung beigetragen werden. Zur Kenntnis genom- men.
A 20	Herr Kahnert, Bürger- initiative "pro silentio", In der Emscherau, 22.02.2010	Maßnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW für A 42 zwischen DU-Nord und OB- Buschhausen beinhaltet nur eine Deckenerneue- rung. Die Lärmschutzwände an der A 42 sind jedoch veraltet (Alter ca. 35 Jahre) und durch die derzeitigen Sanierungsmaßnahmen an der A 42 stark beschädigt.	Erneuerung der Schallschutzwände, da es bereits in früheren Jahren, als der dichte Baumbestand noch dämpfend wirkte, massive Anwohnerbeschwerden gegen die Lärmbelästigung gab.	Der LAP beinhaltet den Prüfauftrag des vorhandenen Lärmschutzes an der A 42. Die Beschädigung der Lärmschutzwand betrifft den Abschnitt östlich der Westmarkstraße. Laut Landesbetrieb Straßenbau NRW erfolgt in 2010 eine Sanierung der Lärmschutzwand. Westlich der Westmarkstraße bzw. im Bereich "In der Emscherau" wurden die Wände vor wenigen Jahren erneuert und erhöht. Die Deckenerneuerung (Maßnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW) sieht auf der A 42 im Bereich In der Emscherau den Einbau von Offenporigem Asphalt vor. Ist bereits Be-



	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
	Fortsetzung A 20			standteil des LAP.
		Bisheriger zusätzlicher Schallschutz durch dichten Baumbestand ist nicht mehr gegeben, weil der komplette Baumbestand wegen eines Wasserschadens (durch Bergbau verursacht) gefällt wurde.		Vegetation ist vor allem ein psychologischer Lärmschutz, da die Lärmquelle (Verkehr) dadurch nicht sichtbar ist. Nach der Erstellung eines Bodengutachtens wird mittelfristig eine Aufforstung stattfinden. Zur Kenntnis genommen.
A 21	Fam. Kiefer, Erzber- gerstraße 138, 22.02.2010	Lärmbelästigung durch die A.2.	Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 oder 100 km/h, Überholverbot, Schallschutzwand.	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A 2 keine Bau- maßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärm- schutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 22	Herr Hermann, Wörthstraße 8, 22.20.2010	Aufnahme der Wörthstraße/ Havensteinstraße in zweiter Stufe der Lämminderungsplanung ist zu spät, da täglich mehr als 726 Linienbusse zusätzlich zum Individualverkehr uner träglichen Lärm verursachen. Dies ist durch Fehlplanungen der Stadt Oberhausen entstanden.	Zuständige Stellen in der Verwaltung sollen angesprochen werden, damit lärmmindernde Maßnahmen in die Wege geleitet werden.	Die Aufnahme von Straßen mit wesentlich geringeren Kfz- Mengen in der 1. Stufe der Lämminderungsplanung ist für Oberhausen politisch kaum durchsetzbar. Bezüglich des Busli- niennetzes wird die STOAG informiert. Umfangreiche Stre- ckenänderungen werden jedoch nicht erwartet. Ggfs. Aufnah- me in die 2. Stufe der Lämminderungsplanung. Keine Auf- nahme in den LAP (Teil I), der Hinweis wird jedoch an die STOAG weitergeleitet.
A 23	Herr Süselbeck, Interessengemein- schaft A 3, Walsu- mermarkstraße 56, 22.02.2010	Wiederholung der Problempunkte der 1. Offent- lichkeitsbeteiligung: Lärmbelästigung der A 3.	Ausbau der AK Oberhausen nur mit "Unterflieger". Ausbau der A3 nur um jeweils eine Richtungsfahrspur vom/ bis Buchenweg. Vollfächiger, beidseitiger Lärmschutz an der A 3 vom AK Oberhausen bis zur AS Dinslaken-Süd. Füsterasphalt vom AK Oberhausen bis AS Dinslaken-Süd. Förderung des passiven Lärmschutzes. Förderung der Geschwindigkeitsbegrenzung der A 516 auf die A 3 zwischen AK Oberhausen und AS Dinslaken-Süd.	Der LAP beinhaltet, dass Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Umbau des AK Oberhausen berücksichtigt werden (Prüfauftrag). Ist bereits Bestandteil des LAP. Es ist keine Bebauung auf diesem Abschnitt vorhanden. Keine Aufnahme in den LAP Schließung der Lücke in Lärmschutzwand ist Bestandteil des LAP (Kap. 10.1, Langfristige Strategie). Maßnahme Landesbetrieb Strategie). Maßnahme Landesbetrieb Strategie. Wie in Kapitel 9.1. (Maßnahmen im Verkehrssystem) geschilldert, verfügt die Stadt Oberhausen nicht über ein kommunales Förderprogramm. Auf ihrer Homepage weist sie aber zukünftig auf Förderprogramm. Auf ihrer Homepage weist sie aber zukünftig auf Förderprogramm. Eine Aufnahme in den LAP. Nicht relevant für LAP. Keine Aufnahme in den LAP, wird bei den weiteren Arbeiten zur Luftreinhaltung beachtet. Für die A 3 ist seitens Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Deckenemeurung Grundhafte Erneuerung zwischen AK.



Ŗ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
	Fortsetzung A 23		gesamten Länge der A 3 von/ nach Holland im Stadtgebiet von Oberhausen.	ge Strategie). Weitere Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwande, Geschwindigkeitsreduzierung) sieht der LAP als Prüfaufträge vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Im LAP ist die A 3 ab dem AK Oberhausen ab/ bis Niederlande nicht erwähnt.	Aufnahme der Strecke in den LAP.	Strecke ist Bestandteil des LAP. Eine Maßnahme seitens des Landesbetriebs Straßenbau NRW für diesen Abschnitt liegt vor (Kap. 10.1, langfristige Strategie). Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 24	Frau Klein, Laubstra- &e 30, 22.02.2010	Lärm des AK Oberhausen. Insbesondere Zunahme des Lärms seit der Eröffnung des Centros. Der Aufenthalt im Garten ist dadurch stark eingeschränkt, ebenfalls ergeben sich Vermietungsprobleme einer Einliegerwohnung aufgrund der lauten Autobahn. Durch den Bau der Pipeline wurden die schützenden Bäume gerodet (Autobahnböschung).	Wiederaufforstung, bepflanzter Erdwall, Schallschutzmauer.	Der LAP beinhaltet, dass Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Umbau des AK Oberhausen berücksichtigt werden (Prüfaufrag). Ist bereits Bestandteil des LAP. Für den Bau der Pipeline ist die Rodung der Böschung unumgänglich. Vegetation ist vor allem ein psychologischer Lärmschutz, da die Lärmquelle (Verkehr) dadurch nicht sichtbar ist. Zur Kenntnis genommen.
A 25	Herr Bandel, Ebers- bachstraße 70a, 23.02.2010	Fluglärm durch Tiefflüge vom Flugplatz "Schwarze Heide" in Bottrop-Kirchhellen.	Wird Fluglärm in den LAP aufgenommen?	Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze fallen nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP.
A 26	Ehel. Buschhorn, Kleekampstraße 7, 24.02.2010	Lämbelästigung durch die A 2. Die Schall- schutzwand ist mit 1,70 m zu niedrig. Unter- schriftenliste von Anwohnern wurde der Stadt Oberhausen und dem Landschaftsverband Rheinland überreicht (liegt vermutlich schon Jahre zurück).	Erhöhung der Lärmschutzwand.	Die Kleekampstraße ist als betroffener Bereich kartiert. Der LAP beinhaltet den Prüfauftrag des vorhandenen Lärmschutzes an der A 2. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 27	Herr Florek, Friedrich- Karl-Straße 25, 24.02.2010	Lärm durch Straßenverkehr der Friedrich-Karl- Straße.	Keine Anregung.	Die Friedrich-Karl-Straße hat weniger als 16 400 Ktz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Ggfs. Auf-nahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I).
		Lärm durch Schienenverkehr.	Keine Anregung.	Die Strecke ist Sanierungsabschnitt der Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Hinweise dazu sind in Kapitel 9.5 zu finden. Ist bereits Bestandteil des LAP.
		Nächtlicher Lärm durch Kulturzentum "Druck- Iuft" und Spielhalle "Merkur".	Keine Anregung.	Freizeitlärm fällt nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
		Lärm durch Kfz auf Parkplatz des Bero-Centers (nach Geschäftsschluss).	Keine Anregung.	Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.



Ä.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
	Fortsetzung A 27	Lärm durch Lautsprecheranlage des "Racing- Club-Alstaden"	Keine Anregung.	Freizeitlärm fällt nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintem weitergeleitet.
A 28	Ohne Name, Am Walde/ Laubstraße, 25.02.2010	Natürliche Lärmdämmung durch Bäume entlang der A 516 ist durch die Verlegung der Pipeline und die damit verbundene Rodung der Bäume nicht mehr gegeben. Je nach Windrichtung Lärmbelästigung durch A 2 oder A 516.	Bei zukünftigen Baumaßnahmen sollten Lärmschutzvorrichtungen insbesondere an der A 2 mit aufgenommen werden.	Für den Bau der Pipeline ist die Rodung der Böschung unumgänglich. Vegetation ist vor allem ein psychologischer Lärmschutz, da die Lärmquelle (Verkehr) dadurch nicht sichtbar ist. Der LAP beinhaltet, dass Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Umbau des AK Oberhausen berücksichtigt werden und dass der vorhandene Lärmschutz überprüft wird. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 29	Herr Windhagen, Hofstraße, 26.02.2010	Ein Abschnitt auf der A 3 (AK OB-West Richtung Hagelkreuzstraße) ist ohne Lärmschutz; befindet sich auf Duisburger Stadtgebiet).	Bearbeitung des Anliegens (Lückenschluss/ Vervollständigung des aktiven Lärmschutzes).	Der LAP beinhaltet die Nachberechnung des vorhandenen Lärmschutzes an der A 3. Die Zuständigkeit für Baumaßnahmen an Bundesautobahnen liegt in NRW beim Landesbetrieb Straßenbau NRW. Ist bereits Bestandteil des LAP. Der Hinweis wird an die Stadt Duisburg mit der Bitte um Aufnahme in den LAP Duisburg weitergeleitet.
A 30	Herr Khode, Em- scherstraße 45, 26.02.2010	A 42 erhalt im Bereich Emischerstraße neuen Deckenüberzug mit lärmamem Belag. Da die Standstreifen als Fahrbahn ausgebaut werden, wird diese Maßnahme als alleinige Maßnahme als nicht ausreichend angesehen. Emischerstraße befindet sich im Mischgebiet. Grenzwerte, die im Mischgebiet eingehalten werden müssen (72 dB/A) tanstiber 62 dB/A)	Bau einer Lärmschutzwand. Keine Arregung.	Der Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A 42 nur eine Deckenerneuerung vor. Eine Lärmschutzwand ist nicht vorgesehen (Kap. 9.3, Lärmminderung an Autobahnen)). Die Standstreien werden nur während der Bauphase als Fahrbahn genutzt Keine Aufnahme in den LAP. Bei den genannten Werten handelt es sich um Grenzwerte der Richtlünien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernistraßen in der Baulast des Bundes (M. armSchk. 87). Eine Grundvor-
		nachts) werden als zu hoch angesehen.		aussekung zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen ist, dass diese Werte in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Auch wenn die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte niedriger ausfallen (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts), gelten diese Richt- und Grenzwerte für die nachträgliche Minderung der Lämbelastung an bestehenden Verkehrswegen. Die Stadt Oberhausen orientiert sich an den niedrigeren Werten als Auslösewerte. Da es sich bei Autobahnen um Straßen in der Baulast des Bundes handelt (und nicht um Straßen in der Baulast der Stadt Oberhausen), gelten die Grenzwerte der o.g. VLärmSchR 97. Hinweise dazu sind in Kapitel 3 (Rechtlicher Hintergrund) und 4 (Geltende Grenzwerte) zu finden. Nach Auskunft der Verwal-



Ŋ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
	Fortsetzung A 30			tung liegt die Bebauung an der Emscherstraße im Außenbe- reich und hat den Schutzanspruch eines Mischgebiets. Zur Kenntnis genommen.
A 31	Frau Fritz, Am Walde 9a, 26.02.2010	Lämbelästigung durch AK Oberhausen. Die vorhandene Lärmschutzwand ist veraltet (Alter mind. 30 Jahre).	Erneuerung und Verlängerung der Lärmschutzwand.	Der LAP beinhaltet, dass Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Umbau des AK Oberhausen berücksichtigt werden und dass der vorhandene Lärmschutz überprüft wird (Kap. 10.1, Langfristige Strategie). Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 32	Fam. Schilling, Laub- straße 24, 26.02.2010	Lärmbelästigung durch AK Oberhausen. Passiver Schallschulz in Form von Belüftungsgeräten wurde eingesetzt, der Autobahnlärm ist trotzdem (bei geschlossenen Fenstern) sehr laut. Vorhandener Lärmschulz ist veraltet. Erhöhung der Lärmbelästigung nach Rodung der Bäume wegen dem Bau der Pipeline.	Emeuerung der Lärmschutzwände, Einsatz von Flüsteras- phalt.	Der LAP beinhaltet, dass Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Umbau des AK Oberhausen berücksichtigt werden und dass der vorhandene Lärmschutz überprüft wird (Kap. 10.1, Langfristige Strategie). Für den Bau der Pipeline ist die Rodung der Böschung unumgänglich. Vegetation ist vor allem ein psychologischer Lärmschutz, da die Lärmquelle (Verkehr) dadurch nicht sichtbar ist. Ist bereits Bestandteil des LAP.
	torstraße 11, 26.02.2010	Brückkorstraße. Gründe: Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Berufsteuerwehr (häufige Nutzung der Vorrangschaltung). Parkplatzsuchverkehr von Besuchern des Arbeitsamtes und des Hotels "Haus Union". Rückstau bei starkem Verkehrsaufkommen auf der Mülheimer Straße. OPNV-Trasse Bahnlärm Strecke Oberhausen - Dellwig. Nächtliche Ruhestörung durch Discobesucher der Turbinenhalle. Fehlgeleitete Autofahrer auf der Suche nach dem Centro.	km/h. Einbahnstraßenregelung im Zusammenspiel mit der Schenkendorfstraße (Befahrung der Brücktorstraße nur in Richtung Lipperheidstraße, Ausnahme Feuerwehr). Keine Anregung. Lärmschutzwand Umleitung der Discobesucher zur ÖPNV-Haltestelle Lipperfeld bzw. Fußweg über die Henkehmannsbrücke. Bessere Ausschilderung des Centros.	somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Ggfs. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I), die Hinweise werden jedoch verwaltungsintern weitergeleitet. Strecke ist derzeit nicht Sanierungsabschnitt der Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Der LAP enthält aber als Maßnahme die Überprüfung der Lärmsanierungsabschnitte auf Vollständigkeit und verweist dabei explizit auf diese Strecke (Kap. 9.5. Bahnstrecken). Ist bereits Bestandteil des LAP. Freizeitlärm fällt nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie. Keine Aufnahme in den LAP. Die Ausschilderung des Centros wird als ausreichend angesehen. Keine Aufnahme in den LAP.

R

Ŋ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Bürgern			
A 34	Fam. Kiefer, Matzen- bergstraße 46, 28.02.2010	Der Angelpark "Forellenhof Kiefer" (Erzbergerstraße 136) soll Kunden Ruhe und Erholung bieten, was durch die Lärmbelästigung durch die A 2 nicht gegeben ist. Angrenzender Wall an A 2 gehört zum Grundstück und würde zum Bau einer Schallschutzmauer zur Verfügung gestellt werden.	Schallschutzmauer, Flüsterasphalt, Überholverbot, Geschwindigkeitsbegrenzung.	Ausweisung als Grünfläche, daher kein Schutzanspruch und keine Aufnahme in den LAP. Aufgrund anderer Betroffenheiten sind Maßnahmen für A 2 im LAP enthalten.
A 35	Ehel. Seifert, Kirchhel- lerner Straße 193, ohne Datum	OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße, Kirchhellener Straße) entlang der A 2	Keine Arregung.	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A.2 keine Bau- maßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärm- schutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 36	Ehel. Seeger, Eichendorffstraße 24, ohne Datum	Lärmbelastung durch die A 3, verstärkt bei Nord- Ost Wind. Lärmschutzwand nur auf einer Seite. Da sich zwischen der A 3 und dem betroffenen Grundstück ein Sportplatz befindet, wird der Lärm wegen der fehlenden Lärmschutzwand verstärkt.	Keine Anregung.	Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand ist als Maßnahme im LAP enthalten (Kap. 10.1, Langfristige Strategie). Bereits Bestandteil des LAP.
A 37	Herr Schlinkert, Kirchhellener Straße 195a, ohne Datum	OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße, Kirchhellener Straße) entlang der A 2	Keine Anregung.	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A.2 keine Bau- maßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärm- schutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 38	Ehel. Neifer, Pfeil- straße 49, ohne Datum	An der Abfahrt Dinslaken-Süd werden zu hohe Geschwindigkeiten gefahren, insbesondere von Lkw.	Geschwindigkeitsbegrenzung, insbesondere für Lkw. Schließung der Schallschutzwand.	Geschwindigkeitsreduzierung für Lkw auf 60 km/n ist als Prüf- auftrag als Maßnahme im LAP vorhanden. Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand ist als Maßnahme im LAP ent- halten (Kap. 10.1, Langfristige Strategie). Bereits Bestandteil des LAP.
		Durch das Lkw-Verbot auf der Hünenbergstraße erhöht sich das Lkw-Aufkommen im Starenweg/ Gabelstraße.	Aufhebung des Lkw-Verbots und Geschwindigkeitsbegren- zung. Keine Umleitung der Lkw über Starenweg.	Das Lkw-Verbot auf der Hünenbergstraße ist indirekt als Maß- nahme im LAP enthalten. Es handelt sich um die Verlängerung der Achse Höhenweg/ Hartmannstraße (L 21) (Lärmrelevante Besonderheiten in Kap. 9.2.1). Keine Aufnahme in LAP, der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.
		Störende Bodenwelle im Starenweg (Höhe Pfelistraße). Sehr laut beim Überfahren von Lkw.	Keine Arregung.	Der Starenweg hat weniger als 16.400 Kfz/Tag und ist somit nicht Gegenstand der 1. Stufe des LAP. Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmminderungsplanung. Keine Aufnahme in den LAP (Teil I), der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.



ž	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise,	Abwägung
			Lösungsvorschlag	
	Bürgern			
A 39	-	OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße,	Keine Anregung.	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A 2 keine Bau-
	hellener Straße 193a,	Kirchhellener Straße) entlang der A.2.		maßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärm-
	ohne Datum			schutzes, Lkw-Uberholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung
				vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 40		Die A3 verfügt zwischen AK Oberhausen und	Geschwindigkeitsbegrenzung als vorläufige Lösung. Endgül-	Geschwindigkeitsreduzierung ist als Prüfauftrag als Maßnahme
	straße 65, onne	AS Dinslaken-Nord über keine Larmschutzwand,	tige Losung: Flüsterasphalt, Larmschutzwand.	im LAP vorhanden. Schließung der Lücke in der Larmschutz-
	Datum	keine Geschwindigkeitsbegrenzung und keinen		wand ist als Maßnahme im LAP enthalten (Kap. 10.1, Langfris-
		Flusterasphalt.		tige Strategie). Der Landesbetrieb Straßenbau NKW plant von
				2014 bis 2015 die grundhafte Erneuerung der A 3 zwischen AK
				Oberhausen und AS Hünxe (Angaben unter Vorbehalt). Hin-
				weise dazu sind in Kapitel 10.1 (Langfristige Strategie) zu
				finden. Bereits Bestandteil des LAP.
A 41	1 Frau Bunse, Kirchhel-	OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße,	Lärmschutz	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A 2 keine Bau-
	lener Straße 193a,	Kirchhellener Straße) entlang der A 2.		maßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärm-
	ohne Datum			schutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung
				vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 42	2 Ehel. Böhner, Kirch-	OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße,	Keine Anregung.	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A 2 keine Bau-
	hellener Straße 197,	Kirchhellener Straße) entlang der A 2.		maßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärm-
	ohne Datum			schutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung
				vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.
A 43	3 Ehel. Berkubusch,	OB-Königshardt (westliche Matzenbergstraße,	Keine Anregung.	Landesbetrieb Straßenbau NRW sieht für die A 2 keine Bau-
	Kirchhellener Straße	Kirchhellener Straße) entlang der A 2.		maßnahme vor. Der LAP schlägt die Nachrechnung des Lärm-
	195, ohne Datum			schutzes, Lkw-Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung
				vor. Ist bereits Bestandteil des LAP.



Abwägung der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange

Abwägung		Zur Kenntnis genommen.	Die Trassenführungen der Rohrleitungen sind der Stadt Oberhausen bekannt. Maßnahmen, die umfangreiche Erdarbeiten erfordern (z.B. Baumbeete), sind als Prüfauftäge vorgesehen. Die Stadt Oberhausen informiert die RMR rechtzeitig über geplante Maßnahmen. An dieser Stelle wird darauf hingewieben den den der der der An dieser Stelle wird darauf hingewieben den den der	sen, dass es sich bei dem Lextreil des LAP nicht um textliche Festsetzungen wie in Bebauungsplänen handelt. Keine Auf- nahme in den LAP.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.
Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag		Gemäß den gewerbebehördlichen Auflagen ist die Produk- tenfernleitung in einem 10 m breiten, dinglich gesicherten Schutzstreifen verlegt. Die dingliche Sicherung ist in Fom eines Rohrleitungsrechts in den Grundbuchem der betroffe- nen Parzellen eingetragen. In dem Schutzstreifen besteht ein absoluten Bau- und Einwirkungsverbot sowie das Ver- bot, darin Bäume und tiefwurzelnde Sträucher anzupflanzen. Weiterhin sichert der RMR die beschränkt persönliche Dienstbarkeit das Recht zur Verlegung weiterer Leitungen im Schutzstreifen zu. Wird dies durch Festsetzungen ver- hindert, so ist dies ein Enteignungstatbestand, der entschä- digungspflichtig ist.	Es ist unbedingt erforderlich, dass in den textlichen Festset- zungen eine Unberührtheitsklausel aufgenommen wird, die den Betrieb der Produktenleitung im Rahmen der öffentlich- rechtlichen Betriebserlaubnis und der Betriebserlaubnis der RMR sichert.	Aumanme der Leitungstrasse mit KMK-Hinweis in den LAP mit Darstellung der Schutzstreifenbreite.	Die Leitungsrechte dürfen durch das Aufstellen des Lärmak- tionsplanes nicht geschmälert werden. Es sind keine Maßnahmen vorgesehen, von denen die Mineralölleitung der NWO berührt wird.	Die im Lärmaktionsplan Oberhausen enthaltenen Informati- onen zu Lärmsanierungsmaßnahmen in Oberhausen sind wie dargestellt in den Anlagen des Gesamtkonzeptes des Lärmsanierungsprogramms enthalten. Diese Angaben sind hinsichtlich der Terminschienen zur Umsetzung von Lärm- sanierungsmaßnahmen jedoch vorbehaltlich der öffentlich- rechtlichen Genehmigung.	Aufgrund der Aussagen im Schreiben vom 15.12.2009 in der ersten Offenlage des LAP ist eine Stellungnahme des EBA zu dem vorgelegten Lärmaktionsplan Oberhausen nicht erforderlich.
Thema	Trägern öffentlicher Belange	Anlagen der RMR (Produktfernleitung, Fernwirk-kabel, ein Lichtwellenbündel mit 14 Leerrohren, ein Ortungskabel und oberirdische Vorrichtungen) liegen im Plangebiet des Lärmaktionsplans.			28*-Mineralölfernleitung Wilhelmshaven - Wesseling von Leitungs- km 248,540-257,290: Die Leitung wird in einem 10 m breiten, dringlich gesicherten Schutzstreifen, betrieben.	Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes	Planungen und Baumaßnahmen an Schienen- wegen des Bundes.
Anregung	Trägern öffent	Rhein-Main- Rohrleitungstrans- portgesellschaft mbH (RMR), 14.01.2010			Nord-West-Oelleitung GmbH (NWO), 03.02.2010	DB ProjektBau GmbH, 04.02.2010	Eisenbahn- Bundesamt (EBA), 10.02.2010
Ŗ.		18			B 2	В 3	В4

R

Ŗ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
8 2	Stadt Essen, 15.02.2010	Ausweichverkehre auf Essener Stadtgebiet dürfen durch das als Prüfaufrag vorgeschlagene Lkw-Nachtfahrverbot auf der Essener Straße nicht stattfinden. Die Oberhauser Straße ist bereits für den Pkw-Verkehr eine gängige Ausweichroute. Für die Aufnahme von Lkw-Verkehr ist sie aufgrund ihres Querschnitts, der Nähe der Bebauung und der Querungshilfen ungeeignet.	Unteitung für den Schwerverkehr bei Lkw-Nachtfahrverbot über die A 40. Zahlreiche Versuche für eine Beschilderung auf den Autobahnen wurden aber von der Bezirksregierung und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgelehnt.	Ein Lkw-Nachtfahrverbot erzeugt wesentlich geringere Ausweichverkehre als ein ganztägiges Lkw-Verbot Sollte der Prüfauftrag ergeben, dass Ausweichverkehre auf Essener Stadtgebiet stattfinden, wird das Lkw-Nachtfahrverbot nicht umgesetzt. Zur Kenntnis genommen.
B 6	Energieversorgung Oberhausen AG (evo), 15.02.2010	Grundsätzliche Betroffenheit der evo, wenn Leitungen der evo betroffen sind. Hinweis: Höherwertige Straßenbeläge können bei Erneuerung auch bei der evo zu Mehrkosten führen.	Rechtzeitige Information bei entsprechenden Planungsmaß- nahmen, wie es bisher üblich war.	Die Stadt Oberhausen informiert die evo rechtzeitig über ge- plante Maßnahmen. Zur Kenntnis genommen.
87	Ruhrverband Regional nalbereich West, 22.02.2010	Belange des Ruhrverbands sind durch den LAP nicht betroffen.	Keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.
8	Ruhr Oel GmbH, 22.02.2010	Im Bereich der A 2/ A 3 verlaufen zwei Gas- hochdruckfernleitungen der Ruhr Oel GmbH. Die Fernleitungen verbinden das Werk der Ruhr Oel GmbH in Gelsenkirchen-Scholwen mit dem Werk der OXEA GmbH in Oberhausen und besitzen jeweils einen 8 m breiten Leitungsschutzstreifen, in dem keinerlei Bauarbeiten ausgeführt werden dürfen. Dies gilt auch für Maßnahmen, die außerhalb des Leitungsschutzstreifens liegen, aber potenziell Auswirkungen auf die Fernleitun- gen haben können.	Information über den aktuellen Stand der Aktivitäten.	Die Trassenführungen der Rohrleitungen sind der Stadt Oberhausen bekannt. Die rechtzeitige Information liegt beim Landesbetrieb Straßenbau NRW. Zur Kenntnis genommen.
B 3	Stadt Dinslaken, 22.02.2010	Konkrete Planungen und Maßnahmen der Stadt Dinslaken, die die Belange des LAP Oberhausen beeinflussen können, liegen zur Zeit nicht vor.	Keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.
B 10	Stadt Duisburg, 24.02.2010	Der übermittelten Anregungen der Stadt Duisburg, aus den Maßnahmenvorschlägen Prüfauftäge zu machen, wurde entsprochen.	Keine Bedenken zu den Maßnahmen des LAP.	Zur Kenntnis genommen.



Ę.	Anregung	Thema	Anregungen, Hinweise,	Abwas
	von		Lösungsvorschlag	Abwagaiig
B 11	Landesbetrieb Stra- ßenbau NRW,	Die Immissionswerte der Lärmsanierung stellen keine Orientierungswerte dar.	Bei Überschreitung dieser Immissionswerte besteht die Möglichkeit zur Errichtung von Lärmschutz.	Der Text wird geändert. Aufnahme in den LAP.
	24.02.2010	Deckensanierungsmaßnahme der A 516 (2007)	Bei der Deckensanierungsmaßnahme 2007 wurde ein -2	Ist bereits Bestandteil des LAP. (Kap. 8., Vorhandene Maß-
			dB(A) Belag eingebaut. Dieser trägt zur Lämminderung in diesem Bereich bei.	nahmen). Der Hinweis über den Einbau eines -2 dB Belags wird ergänzt.
		Lärmmindernde Maßnahmen A 516	Ferner wird auf der Ostseite zwischen Betriebs-km 1,3 und	Maßnahme wird angepasst. (Kap. 9.3, Lärmminderung an
			2.8 die Erneuerung bzw. Ergänzung der Lärmschutzwände	Autobahnen).
			2010 Degorineri (unital Volberlari). Die Welteren bereiche Gel. 4 516 (Retriebs.km f. his 2 8) werden derzeit lärmfachnisch	
			untersucht.	
		Danziger Straße	Für die im LAP Oberhausen festgelegten Maßnahmen an	Für den Ratsbeschluss des LAP ist das Einvernehmen des
			der Danziger Straße (L 215) kann mit dem Landesbetrieb	Landesbetriebs Straßenbau NRW notwendig. Zu den vorge-
			Straßenbau NRW kein Einvernehmen hergestellt werden.	schlagenen Maßnahmen hat der Landesbetrieb Straßenbau
			Es besteht keine Grundlage für die Verpflichtung zur Durch-	NRW kein Einvernehmen erteilt. Um das Einvernehmen zu
			führung der genannten Maßnahmen. Jedoch werden die	erzielen, werden die Maßnahmen gestrichen. Der Kommentar
			Vorschläge zur Kenntnis genommen und bei zukünftigen	des Landesbetriebs Straßenbau NRW wird textlich in den
			Planungen in diesem Bereich berücksichtigt.	LAP aufgenommen (Kap. 9.2.6, Danziger Straße).
		Lämminderung an Autobahnen	Für den Landesbetrieb Straßenbau NRW sind die Regelun-	Zur Kenntnis genommen, ist im LAP enthalten (Kap. 3,
			gen der Lärmsanierung maßgebend. Die Lärmsanierungs-	Rechilicher Hintergrund, Kap. 4, Geltende Grenzwerte).
			auslösewerte nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien	
			(VLärmSchR 97) sind für den Landesbetrieb Straßenbau	
			NRW bindend.	
		Zustand der A 516 und A 42	2007 ist auf der A 516 im gesamten Bereich der Stadt	Aufnahme in den LAP (Kap. 9.3, Lärmminderung an Auto-
			Oberhausen eine Deckensanierung durchgeführt worden.	bahnen).
			Die Decke der A 516 befindet sich folglich in einem ord-	
			nungsgemäßen Zustand. Die A 42 im Oberhausener Stadt-	
			gebiet wird derzeit saniert.	
		Kunige Gebiete	Es ist darauf hinzuweisen, dass aus einer Steigerung der	Dass kein Anspruch auf zusafzlichen Larmschutz in Kungen
			Lameinwirkungen auf die runigen Gebiete, resulterend aus	Gebieten durch die allgemeine Verkehrszunanme steht, wird in
			de angenteinen verkeinsentwicklung auf der bestehenden. Straßen kein Ansonich auf zusätzlichen Lärmschutz für	Gebiete kann keine Genehminnen verhinden, da die minien
			ruhige Cebiete erwächst Ferner sind im Rahmen der Lärm-	Gebiete als Abwägungsbeland bereits bei der Gebietsauswei-
			vorsoroe (Neubau und wesentliche Änderungen von Stra-	sung zu beachten sind. Aktive Schutzmaßnahmen ruhiger
			Sen) keine Ziel-, Schwellen- oder Grenzwerte für ruhige	Gebiete sind nicht Gegenstand des LAP. Keine Aufnahme in
			Gebiete vom Gesetzgeber vorgegeben.	den LAP.
		A 42, A 516	In Bezug auf die im LAP angegebenen Prüfaufträge ist	Zur Kenntnis genommen.
			anzumerken, dass für die Bereiche der A 42 und A 516 heraite Dieningen hau. Beime@nehmen zur Minderung der	
			before I failuige I baw. Daumaisian in the Lai milled any se	



Immissionen stattlinden bzw. larmtechnische Uberprüfungen geplant sind.	Ŗ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
A 2, A 3, A 516 (ab Behlebs-km 2,8) Weden gram in die Liste der für eine mögliche Lämsanie- rung färmtechnisch zu übergrüfenden Bereiche aufgenon- men Folgende informationen werden dazu von der Stadt Oberhassen benötigt. Berainsen benötigt. Langfistige Strategie (Autobahnen) Bezinser gelerung Abgleich der Versionen des LAP De auf S. 1.17 dargestellten Punkte werden als Prufaufträge gewertet. Anderungen kenntlich machen. Anderungen kenntlich machen. Eschwindigkeitsangaben) Anderungen kenntlich machen. Eschwindigkeit ist auf der A3 in Fahrtrichtung Köln zwi- schwindigkeitsangaben) Anderungen kenntlich machen. Geschwindigkeit ist auf der A3 in Fahrtrichtung Köln zwi- schwindigkeitsangaben) Anderungen kenntlich machen. Anderungen kenntlich machen. Anderungen kenntlich machen. Geschwindigkeit ist auf der A3 in Fahrtrichtung Köln zwi- schen der AS OB-Holten und der AS DU-Wedau auf 120 km/h begrenz der A3 in Fahrtrichtung Köln zwi- schen der AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenz der A3 in Fahrtrichtung kom zwi- schen der AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenz der A3 in Fahrtrichtung kom zwi- schen der AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenz der A3 in Fahrtrichtung kom zwi- schen der AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenz der A3 in Fahrtrichtung kom zwi- schen der AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenz der AS in Fahrtrichtung en zwischen dem AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenz der AS in Fahrtrichtung en zwischen dem AS OB-Holten und AS OB-Holten und AS OB-Holten und Polgenstell kworden Assonsten ist de A Sie Sawischen dem AS OB-Holten und AS OB-Berkauft der AS in Fahrtrichtungen Zwischen der AS OB-Holten und Polgenstell kworden Assonsten ist de A Sie Sawischen dem AS OB-Holten und Polgenstell kworden Assonsten ist de A Sie Sawischen der AS OB-Holten und Polgenstell kworden Assonsten ist de A Sie Sawischen der AS OB-Holten und AS OB-Berkauft auf der AS in Fahrtrichtungen AS OB-Nesten und Polgens		Fortsetzung B 11		Immissionen stattfinden bzw. lärmtechnische Überprüfungen geplant sind.	
2. Argabe der Gebietskategorie. 3. Rechtskraft der Bebauungspläne. 4. Datum der Bebauungspläne. 5. Lage und Höhendaen der Wohngebaude unk! Gelände Langfristige Strategie (Autobahnen) Bezirksregierung Abgleich der Versionen des LAP Die auf S. 117 dargestellten Punkte werden als Prufaufräge gewertet. Anderungen kenntlich machen. Geschwindigkeit ist auf der A 3 in Fahrtrichtung Köln zwi- schen der AS OB-Holten und der AS DU-Wedau auf 120 km/h begenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der A 3 in Fahrtrichtung Amheim zwischen dem AK OB-Wiest und der AS OB-Holten auf 120 km/h begenzt. Die Auf 2 ist nicht nur in Fahrtrichtung Bortnund zwischen dem AS OB-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Bortnund zwischen dem AK OB-West und AS DU-Beek auf 120 km/h. AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Kamp-Lintfort zwischen dem AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h. AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h. AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h. Beschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte schränkt. Beschwindigkeitsbeschränkungen AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte Schränkungen AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte Schränkungen AK OB-West und AS 50 B-Neue Mitte AS 50 B-Neue Mitter anderen wegen der daduch Kap 9 3. Lärmminderung an Autobahnen (Lkw- Diese Machen dem AK Oberhausen und AS 50 B-Neue Mitter anderen wegen der daduch Restrektung AS 50 B-Neue Mitter anderen wegen der daduch Restrektung AS 50 B-Neue Mitter anderen wegen der daduch Restrektung AS 50 B-Neue Mitter anderen wegen der daduch Restrektung AS 50 B-Neue Mitter anderen we			A 2, A 3, A 516 (ab Betriebs-km 2,8)	Die signifikanten Gebiete an der A 2, A 3, A 516 (ab km 2,8) werden gerne in die Liste der für eine mögliche Lärmsanierung lärmtechnisch zu überprüfenden Bereiche aufgenommen. Folgende Informationen werden dazu von der Stadt Oberhausen benötigt: 1 Benennung der Straßenabschnitte/ Wohnbereiche	Die benöfigten Unterlagen werden bereitgestellt. Zur Kenntnis genommen.
Langfristge Strategie (Autobahnen) Bezirksregierung Abgleich der Versionen des LAP Dusseldort, Kap. 9.3: Lärmminderung an Autobahnen (Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Arnheim zwischen dem AK OB-West und AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die A4Z ist nicht nur in Fahrtrichtung Arnheim Zwischen dem AK OB-West und AS OB-Holten auf 120 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Dorfmund zwischen dem AK OB-West und AS OB-Sterkräde aus Lärmminderung an Autobahnen (Lkw- Uberholverbot und Prüfauffrag Geschwindigkeit sie auf der AS Geschwindigkeitsbeschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung portmund zwischen dem AK OB-West und AS OB-Sterkräde aus Lärmminderung an Autobahnen (Lkw- Uberholverbot und Prüfauffrag Geschwindige) Nachholverbot und Prüfauffrag Geschwindige- Indiernageschwindige- Indiernageschwindige- Indiernageschwindige- Indiernageschwindige- Indiernageschwindige- Indiernagen sind sie als Jamschulzpanen inch auf AS oberhalen inch au				Angabe der Gebietskafegorie. Rechtskraft der Bebauungspläne. Latum der Baugenehmigung der Wohnhäuser, Lage- und Höhendaten der Wohngebäude inkl. Gelände	
Aggleich der Versionen des LAP Bezirksregierung Düsseldorf, Kap. 9.3. Lärmminderung an Autobahnen (Ge- schwindigkeit ist auf der AS OB-Holten und der AS DU-Wedau auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS OB-Holten und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Köln zwi- schen der AK OB-West und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Arnheim zwischen dem AK OB-West und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Kanpulation auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Kanpulation auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Kanpulation auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Kanpulation auf 120 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Nampulation aus Liamschulation aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB- Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Nerkehrseluserung für Lkw auf 60 km/h auf A2 Suschkrade aus Leisenheim auf 100 km/h beschränkt. Verkehrssichen Eisenheim auf 60 km/h auf A2 Suschkrade aus Leisenheim auf 30 km/h auf A2 Suschkrade aus Leisenheim auf 100 km/h beschränkt. Verkehrssichen Auf 60 km/h auf 60 km/h auf A2 Suschkrade aus Leisenheim auf 60 km/h auf 60 km			Langfristige Strategie (Autobahnen)	Die auf S. 117 dargestellten Punkte werden als Prüfaufträge gewertet.	Textliche Aufnahme in den LAP (Kap. 10.1, Langfristige Strategie).
Kap. 9.3: Lärrmminderung an Autobahnen (Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Köln zwischen der AS OB-Holten und der AS DU-Wedau auf 120 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der AS in Fahrtrichtung Amheim zwischen der AK OB-West und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die A42 ist nicht nur in Fahrtrichtung Dortmund zwischen AS OB-Holten auf 120 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Dortmund zwischen dem AK OB-West und AS DU-Beek auf 120 km/h. Kap. 9.3: Lärrmminderung an Autobahnen (Lkw- Überholverbot und Prüfauftrag Geschwindig- Werkehrschusen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Verkehrsfluss und die Verkehrsdissellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu und A3. Werten Alliberden sind für den Verkehrsfluss und die Pverkehrschusen und Sa OB-Sterif als ungeeignet zu werten Aufserden sind sie alst jamschulzmaßnahmen nicht auf A3. Werten A53. Wenten A5 OB-Holten auf 120 km/h beschränkt. Biesenheim auf 100 km/h beschränktungen der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränktungen der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränktungen der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränktungen der dadurch Verkehrschenden Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu werten Aufschen einstehnen nicht and A3. Wenten A53. Wenten A5 OB-Holten auf 120 km/h beschränktungen von der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränktungen der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h auf A3. Wenten A50 Merchassichen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h auf A3. Wenten A50 Merchassichen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h auf A3. Wenten A50 Merchassichen dem AK Oberhausen und A50 Merchassichen dem A50 Merchassich	B 12		Abgleich der Versionen des LAP	Änderungen kenntlich machen.	Im Endbericht erfolgt keine Kennzeichnung der Änderung. Keine Aufnahme in den LAP.
km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der A3 in Fahrtrichtung Amheim zwischen dem AK OB-West und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die A42 ist nicht nur in Fahrtrichtung Dortmund zwischen AS OB-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Kamp-Linfort zwischen dem AK OB-West und AS DU-Beek auf 120 km/h. AK OB-West und AS DU-Beek auf 120 km/h. Die nächtlichen (22-06 h) Geschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK Oberhausen und AS OB-Sterkrade aus Lärmschutzgründen aufgesteilt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Fisenheim auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch verkehr sicher Außerdem sind sie alst Jämnschutzmaßnahme nicht werten Außerdem sind sie alst Jämnschutzmaßnahme nicht		25.02.2010	Kap. 9.3: Lärmminderung an Autobahnen (Geschwindigkeitsangaben)	Geschwindigkeit ist auf der A 3 in Fahrtrichtung Köln zwischen der AS OB-Holten und der AS DU-Wedau auf 120	Die Aussagen wurden umformuliert, so dass sie sich nur auf das Oberhausener Stadtgebiet beziehen. Inhaltlich sind sie
zwischen dem AK OB-West und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt. Die A 42 ist nicht nur in Fahrtrichtung Dortmund zwischen AS OB-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Kamp-Linifort zwischen dem AK OB-West und AS DU-Beek auf 120 km/h. Die nächtlichen (22-06 h) Geschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der AS 16 sind in beiden Fahrtichtungen zwischen dem AK Oberhausen und AS OB-Sterkrade aus Lärmschutzgründen aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Lärmschutzgründen aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch entstehenden zind sie alst. Jamschutzmaßnahme nicht werten Außerdem sind sie alst. Jamschutzmaßnahme nicht				km/h begrenzt. Die Geschwindigkeit ist auf der A 3 in Fahrtrichtung Arnheim	identisch. Ist bereits Bestandteil des LAP.
Die A42 ist nicht nur in Fahrtrichtung Dortmund zwischen AS OB-Neue Mitte bis AS Bottop auf 100 km/h beschränkt, sondern auch in Fahrtrichtung Kamp-Lintfort zwischen dem AK OB-West und AS DU-Beek auf 120 km/h. Die nächtlichen (22-06 h) Geschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK Oberhausen und AS OB-Sterkrade aus Lärmschutzgründen aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Lärmschutzgründen aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch verkehrssichen heit unter anderem wegen der dadurch entstehenden sind sie alst. Jamschutzmaßnahme nicht				zwischen dem AK OB-West und der AS OB-Holten auf 120 km/h begrenzt.	
Sondern auch in Fahrtrichtung Kamp-Lintfort zwischen dem AK OB-West und AS DU-Beek auf 120 km/h. Die nächtlichen (22-06 h) Geschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK Oberhausen und AS OB-Sterkrade aus Lämschutzgründen aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch entstehenden Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu werten Außerdem sind sie als. Jämschutzmaßnahme nicht				Die A 42 ist nicht nur in Fahrtrichtung Dortmund zwischen AS OB-Neue Mitte bis AS Bottrop auf 100 km/h beschränkt.	Der Abschnitt zwischen AB-West und AS DU-Beek verläuft nicht auf Oberhausener Stadtoebiet und ist für den LAP Ober-
Die nächtlichen (22-06 h) Geschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Lärmminderung an Autobahnen (Lkw-Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die verbot und Prüfauftrag Geschwindig-Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch erbot und für Likw auf 60 km/h auf A 2 entstehenden Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu werten Außere Diese Maßnahmen sind sie als i Ammschutzmaßnahme nicht				sondern auch in Fahrtrichtung Kamp-Lintfort zwischen dem	hausen nicht relevant. In Fahrtrichtung Dortmund besteht
Die nächtlichen (22-06 h) Geschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK Oberhausen und AS OB-Sterkrade aus Lärmschutzgründen aufgesteilt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Eisenheim auf 100 km/h beschränkt. Lärmschutzgründen aufgesteilt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen auf 100 km/h beschränkt. Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch entstehenden Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu werten Außerdem sind sie als. Jämschutzmaßnahme nicht				AN OB-West und Ao DO-Been auf 120 KITVII.	zwischen km zz und km zo (zwischen OPNV-i dasse und Eisenbahnbrücke/ Breilstraße) keine Geschwindigkeitsbe- schränkung. Keine Aufnahme in den LAP.
Lärmschutzgründen aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OBEISenheim auf 100 km/h beschränkt. Lärmminderung an Autobahnen (Lkw-Presidenten inter anderem wegen der dadurch entstehenden Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu werten Außerdem sind sie als Järmschutzmaßnahme nicht				Die nächtlichen (22-06 h) Geschwindigkeitsbeschränkungen (80 km/h) auf der A 516 sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK Oberhausen und AS OB-Sterkrade aus	Hinweise dazu sind in Kapitel 8.1.2 (Vorhandene Maßnahmen) zu finden. Bereits Bestandteil des LAP.
Lärmminderung an Autobahnen (Lkw- Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die erbot und Prüfauftag Geschwindig- Verkehrssicherheit unter anderem wegen der dadurch zu entstehenden Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu werten Außerdem sind sie als Järmschutzmaßbahne nicht				Lämschutzgründen aufgestellt worden. Ansonsten ist die A 516 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB- Eisenheim auf 100 km/h beschränkt.	
zerong für Lkw auf 60 km/h auf A 2 entstehenen Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu icht eine A 2 entstehenen Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu icht eine A 2 wenen Außerdem sind sie als jammschulzmaßnahme nicht			Kap. 9.3: Lärmminderung an Autobahnen (Lkw- Überholverhot und Prüfauffran Geschwindin.	Diese Maßnahmen sind für den Verkehrsfluss und die Vorkehrssicherheit unter anderem waren der radurch	Insbesondere da, wo der Landesbetrieb Straßenbau NRW keine beruitiehen Lärmschurtzmaßnahmen vorsieht eind diese
			keitsreduzierung für Lkw auf 60 km/h auf A 2 und A 3)	entstehenden Differenzgeschwindigkeit als ungeeignet zu werten. Außerdem sind sie als Lärmschutzmaßnahme nicht	Maßnahmen sinnvoll (Reduzierung des Lärmpegels um 2 dB(A) bei Temporeduzierung von 80 auf 60 km/h). Des weite-



Ŋ.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Fortsetzung B 12		wahrnehmbar.	ren sind die Maßnahmen als Prüfaufträge aufgeführt. Führt die Prüfung zu einem negativen Ergebnis, werden die Maßnahmen nicht umgesetzt. Keine Aufnahme in den LAP.
		Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maß- nahmen	Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen.	Zur Kenntnis genommen.
			Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS 90) einen der Grenzwerte der VlärmSchR 97 überschreitet.	
			Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnah- men notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßen- baulastträger durchzuführen. Darstellungen der Lärmsituati- on in Lärmkarten reichen nicht aus.	
			Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindes- tens iedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) (Wahrnehm-	Da die Lärmbelästigung von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern nicht ausschließlich vom mittleren Inmissionspegel abhängt, sondern z. B. auch von der spektralen Zusammenset-
			barkeitsschwelle) bewirken. In der Anlage zum Vorentwurf des LAP wurden noch die Wirkungen von Lämminde-	zung, der Zeitstruktur der Geräuscheinwirkung sowie biologi- schen Einflussfaktoren beeinflusst wird, kann auch eine Minde-
			rungsmaßnahmen aufgelistet. Die Zahlen für den Autobahn- bereich tauchen im Entwurf nicht mehr auf, wohl aber eine Pegelminderung um -1 dB(A) bei einem Verbot von schwe- ren Nurzfahzeunen	rung, die unterhalb 3 dB(A) liegt, eine Maßnahme sinnvoll erscheinen lassen. Dabei wird die Rundungsregel beachtet, d.h. die Differenz der Beurteilungspegel ist aufzurunden (2,1 dB(A) entscrachen 3 dB(A)). Zahlreiche Beisniale zeinen dass
				auch bei geringeren Fautry); zanierene Mittelungspegel spür- auch bei geringeren Raduzierungen der Mittelungspegel spür- bare Reduzierungen der Lärmbelästigungen möglich sind. In Freiberg am Neckar wurde durch die Geschwindiakeitsreduzie-
				rung auf der A 81 auf 100 km/h eine Lärmminderung um 2 bis 2,5 dB(A) erreicht (mit zusätzlichem Lkw-Überholverbot). Diese Angaben werden in den Anhang des LAP aufgenommen. Für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist das 3-dB-
			Die Geräuschimmissionen der Lkw stellen ab einem Anteil von 10 % im Verhältnis zum Gesamberkehrsaufkommen (DTV) durch ihr Motoren- und Rollgeräusch die maßgeben-	Anterium volzdem bindend. Zur Kenntnis genommen.
			Daher machen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nur den Pkw-Verkehr betreffen, im Mittelungspegel praktisch	



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			nicht bemerkbar. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein. Daher ist es sinnvoller und effektiver, die Lärmpegel durch straßenbauliche Maßnahmen (Deckenerneuerung) an der Lärmquelle abzusenken.	
		Allgemein zu Kap 8 und 9	In der Praxis funktionieren Lkw-Durchfahrverbote selten und sind kaum zu kontrollieren. Auf klassifiziertem Straßennetz stellt sich die Frage nach der Erfordernis des Zusatzes "Lieferverkehr frei".	Mit dem Zusatz wird unter anderem der Bitte der IHK Düsseldorf nachgegangen. Da die Lärmernissionen eines Lkw in etwa den Lärmernissionen von 10 Pkw entspricht, machen Lkw-Verbote durchaus Sinn. Keine Aufnahme in den LAP.
			Unter Lärm- und Umweltaspekten ist es sinnvoll, den Ver- kehr auf wenige, bereits stark belastete Straßen zu konzent- rieren. Die Bündelung der Verkehre auf das sog. Vorbe- haltsnetz erscheint als bessere Lösung. Dafür ist es not- wendig, dass das Vorbehaltsnetz weiterhin leistungsfähig bleibt und nicht durch unnötige Reglementierungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrt- und Über- holverbole in seiner Funktion eingeschränkt wird.	Zur Kenntnis genommen.
			Bei bestehenden Verkehrssicherheitsdefiziten ist ein Dialog- Display kein Ersatz für notwendige straßenbauliche und/ oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.	Zur Kenntnis genommen.
B 13	Emschergenossen- schaff, 25.02.2010	Ab ca. November 2010 ist geplant, den Abwasserkanal am Handbach, ausgehend vom Pumpwerk Handbach in Richtung Emscher, zu verlegen. Für Planungen von Maßnahmen entlang des Handbachs im Rahmen des LAP ist die Projektleitung, Herr Pohl 22-GW, zu beteiligen.	Keine Bedenken.	Der Handbach verläuft entlang der A 3. Für Lärmschutzmaß- nahmen ist in diesem Bereich der Landesbetrieb Straßenbau NRW zuständig. Die rechtzeitige Information liegt deshalb beim Landesbetrieb Straßenbau NRW. Zur Kenntnis genommen.
B 14	Stadt Mülheim an der Ruhr, 25.02.2010	LAP Oberhausen	Keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.
B 15	RWW Rheinisch- Westfälische Was- serwerksgesellschaft mbH, 25.02.2010	In folgenden Bereichen sind Maßnahmen be- kannt, die vor Durchführung von Straßenbauar- beiten durchgeführt werden sollten: - Mülheirner Straße, Abschnitt 1 und 2, - Achse Höhenweg - Hartmannstraße, - Fernewaldstraße, Abschnitt 1 Höhenweg, Abschnitt 2 und 3 Hartmannstraße, - Strassburger Straße, hier ist der Kreuzungsbe-	Grundsätzlich keine Bedenken, wenn die Stadt Oberhausen die RWW rechtzeitig über Maßnahmen informiert.	Die Trassenführungen der Leitungen der RWW sind der Stadt Oberhausen bekannt. Die Stadt Oberhausen informiert die RWW rechtzeitig über geplante Maßnahmen. Zur Kenntnis genommen.



'n	Anreging	Thema	Anream Gamerise	
	von	S S	Lösungsvorschlag	Abwägung
	Fortsetzung B 15	reich Danziger Straße betroffen, - Schwarzstraße, hier ist der Bereich Mülheimer Straße betroffen. Einer Überpflanzung bzw. Überbauung der Leitungstrassen der RWW wird nicht zuge- stimmt.		
B 16	Handwerkskammer Düsseldorf, 25.02.2010	Abbau von Parkplätzen. Maßnahmendurchführung	Vor Beginn der Maßnahmen sollte Kontakt mit Anliegern (Betrieben) genommen werden, um auszuschließen, dass zu wenig Kurzzeitparkplätze für Kunden entstehen. Bei der Durchführung von Baumaßnahmen ist eine gezielte städtische Öffentlichkeitsarbeit notwendio.	Die Stadt Oberhausen informiert die betroffene Betriebe recht- zeitig über geplante Maßnahmen. Zur Kenntnis genommen. Die Stadt Oberhausen informiert die Öffentlichkeit rechtzeitig über Baumaßnahmen.
		Maßnahmen zur Lärmminderung	Lämmindernde Maßnahmen sollen Priorität vor verkehrs- beschränkenden Maßnahmen erhalten. Die im LAP enthal- tenen Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung und Erneuerung der Fahrbahndecken mit lämminderndem Belag, zur Ver- steligung des Verkehrsflusses, zum Einsatz lämmindernder Straßenbahnen im Stadtgebiet und zum Ausbau des Stra- ßenbahnsystems sollten vorrangig umgesetzt werden.	Zur Kenntnis genommen.
		Bebauungspläne	Die Überprüfung älterer Bebauungspläne an den belasteten Verkehrsachsen werden grundsätzlich für sinnvoll gehalten, sofern neue Festsetzungen nicht einseitig zu Lasten beste- hender Gewerbebetriebe erfolgen.	Zur Kenntnis genommen.
		Geschwindigkeitsbeschränkungen	Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung sollte Vorrang gegeben werden.	Konstante niedrige Geschwindigkeiten ohne häufige Anfahr- und Bremsvorgänge sind ebenfalls als verkehrsverstetigende Maßnahme einzuordnen. Zur Kenntnis genommen.
		•	Ablenkung durch weitere Verkehrsschilder ist nicht zu unterschätzen. Es sollte geprüff werden, inwieweit sich Verdrängungsverkehre durch Geschwindigkeitsreduzierungen vermeiden lassen (Wohnstraßen).	Der Hinweis ist Korrekt. Die Beschilderung erfolgt in einem angemessenen Umfang. Zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingearbeitet, dass keine nennenswerten Ausweichverkehre in Wohnstraßen entstehen. Da im Nebenstraßennetz der Verkehrswiderstand jedoch deutlich höher ist als
			Verkehrsteilnehmer müssen deutlich auf die von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffenen Streckenabschnitte aufmerksam gemacht werden.	Im Hauptstraitennetz, sind Ausweichverkeine ener als Aus- nahme anzusehen. Zur Kenntnis genommen. Mit rechtzeitiger Beschilderung und Öffentlichkeitsarbeit wird die Stadt Oberhausen auf Bereiche mit veränderten zulässigen Hochstgeschwindigkeiten hinweisen. Zur Kenntnis genom- men.
		Lkw-(Nacht-)Fahrverbote	Dem Anliegen der Handwerkskammer wurde mit dem Zusatz Anlieger- und Lieferverkehr frei im Wesentlichen	Zur Kenntnis genommen.



Inema		H	F		
Fortsetzung B 16 Ruhiges Gebiet in Holten Industrie- und Han- Auf die Arregungen der IHK wurde eingegan- Gelskammer zu Es- sen, 26.02.2010 DB Sewices Immobi- Ilen GmbH, (16. BImSchV). Diese regelt die Anwendung des Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.	Ž.	Anregung	Inema	Anregungen, Hinweise,	Ahwäging
Fortsetzung B 16 Fortsetzung B 16 Ruhiges Gebiet in Holten Industrie- und Han- delskammer zu Es- sen, 26.02.2010 DB Services Immobi- lien GmbH, (16 BlmSchV). Diese regelt die Anwendung des SchienenverKehrs) Die Anwendung dieseer Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmen sicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an Bestandsneben keine Bedenken. Da die Erreichbarkeit der Maßnahme müssen geeig- erfolgen. Bei Durchfültrung der Maßnahme müssen geeig- nicht und de Anregungen der IHK wurde eingegan- dels Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenbonussen (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenbonus men verningert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus		von		Lösungsvorschlag	Singa
Industrie- und Han- Auf die Arregungen der IHK wurde eingegan- Basis der Verkehrsilarmschutzverordnung O1.03.2010 Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonussen nicht und zeigen der Ansen der Alternativen aufgezeigt werden. Da die Erreichbarkeit der Maßnahme müssen geeigender der Alternativen aufgezeigt werden. Da die Erreichbarkeit der Ansänshme müssen geeigenche Alternativen aufgezeigt werden. Da die Erreichbarkeit der Ansänshme müssen geeigenchen der Erreichbarkeit der Anstanten erfolgen auf nicht beeintrachfigt wird, bestehen keine Bedenken. Norgeschlagene Lärmminderung serfangen auf nicht beeintrachfigt wird, bestehen keine Bedenken. Norgeschlagene Lärmminderungsmaßhahmen der Kommunien am Bestandsnetz verpflichten das Eisenbahninfrastuk. Vorgeschlagene Lärmminderungsmaßhahmen der Kommunien sog. Schienenverkehrs gegenüber des Straßenverwingert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionate. Da die Erreichbarkeit der Ansänahme müssen geeigen der Alternativen erhöhte Immissionaten der Straßen. Vorgeschlagene Lärmminderung serfander strangen auf der Erreichbarkeit der Ansendung des Straßen- verkehrs). Diese regelt die Anwendung des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dese Straßen- verkehrs). Die Anwendung dese Straßen- verkehrs). Die Anwendung dese Straßen- verkehrs). Die Anwendung deser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schlienenbonus		Fortsetzung B 16		gefolgt.	
Ruhiges Gebiet in Holten Industrie- und Han- Auf die Anregungen der IHK wurde eingegan- Gelskammer zu Es- sen, 26.02.2010 DB Services Immobi- Illen GmbH, (16. BImSchV). Diese regelt die Anwendung des Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Stürwirkung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung deser Regelung im Berechnungsverfahren für Lämzchulzmaßnah- men verningert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lämkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.				Die Notwendigkeit der Maßnahme sollte durch Prüfaufträge	Die Lkw-(Nacht-)Fahrverbote sind in der Regel als Prüfauftrag
Ruhiges Gebiet in Holten Industrie- und Han- Industrie- und Han- Auf die Arregungen der IHK wurde eingegandelskammer zu Essen, 26.02.2010 DB Services Immobi- Ilen GmbH, (16. BlmSchV). Diese regelt die Anwendung dieser Regeltung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonuss inicht und zeigen demzufolge erhöhte immissio- nen an.				erfolgen. Bei Durchführung der Maßnahme müssen geeig-	formuliert. Lkw-Routen werden bei Inkraftreten der Maßnahme
Ruhiges Gebiet in Holten Industrie- und Han- Auf die Anregungen der IHK wurde eingegan- delskammer zu Es- sen, 26.02.2010 DB Services Immobi- Ilen GmbH, (16 BlmSchV). Diese regelt die Anwendung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus an.				nete Alternativen aufgezeigt werden.	vorgeschlagen. Ist bereits Bestandteil des LAP.
Industrie- und Han- Auf die Anregungen der IHK wurde eingegan- delskammer zu Es- sen, 26.02.2010 DB Services Immobi- Ilen GmbH, (16 BlmSchV). Diese regelt die Anwendung des Schienenborusses (Korrekhru um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Strawikung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus inicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.			Ruhiges Gebiet in Holten	Da die Erreichbarkeit der ansässigen Handwerksbetriebe	Zur Kenntnis genommen.
lendustrie- und Han- Auf die Anregungen der IHK wurde eingegan- delskammer zu Es- sen, 26.02.2010 DB Services Immobi- Ilen GmbH, (16. BirnSchV). Diese regelt die Anwendung des Schienenborusses (Korrekhur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dieser Regeltung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen der Kommu- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.				nicht beeinträchtigt wird, bestehen keine Bedenken.	
delskammer zu Es- sen, 26.02.2010 DB Services Immobi- Ilen GmbH, (16. BlmSchV). Diese regelt die Anwendung des Schienenverkehrs gegentiber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Bereichnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen der Kommu- nen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus incht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen sen, zu Bereichnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen der Kommu- nen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen sen, zu Grammen der Kommu- nen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen der Kommu- nen am Bestandsnetz verpflichten das Eisenbahninfrastruk- nen en der Kommu- nen der Kommu- nen der Kommu- nen am Bestandsnetz verpflichten das Eisenbahninfrastruk- nen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an	B 17	_	Auf die Anregungen der IHK wurde eingegan-	Keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.
Sen, 26.02.2010 DB Services Immobi- lien GmbH, lien GmbH, (16.BImSchV). Diese regelt die Anwendung des sog. Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Strakming des Schienenverkehrs gegentüber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen auf berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen auf berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen auf Korrektur in Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen auf Korrektur in Amdungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen auf auf zeigen demzufolgen auf zeigen demzufolgen auf auf zeigen demzufolgen auch auf zeigen dem zeigen auf zeigen dem zeigen auf zeigen auf zeigen auf zeigen auf zeigen auf zeigen auf zei		delskammer zu Es-	gen.		
DB Services Immobi- Ilen GmbH, Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen GmbH, Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen GmbH, Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Inch Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Inch Ilen Basis der Verkehrslärmschutzverordnung Ilen Baris Amwendung des Straßen- Verkehrsl. Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lämschutzmaßnah- Ilen Baris Amwendung der Schlienenbonus Ilen Baris Amwendung er Basis Ilen Baris Ile		sen, 26.02.2010	•		
(16.BImSchV), Diese regelt die Anwendung des sog. Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenwerkehrs gegenüber des Straßenverkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen an.	B 18		Planungen zur Lärmminderung erfolgen auf	Vorgeschlagene Lärmminderungsmaßnahmen der Kommu-	Zur Kenntnis genommen.
(16.BImSchV). Diese regelt die Anwendung des sog. Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßenverkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen an.		lien GmbH,	Basis der Verkehrslärmschutzverordnung	nen am Bestandsnetz verpflichten das Eisenbahninfrastruk-	
sog. Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Stönwirkung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßen- verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschulzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.		01.03.2010	(16.BImSchV). Diese regelt die Anwendung des	turunternehmen nicht zu einer Umsetzung.	
zur Berücksichtigung der geringeren Stönwirkung des Schienenverkehrs gegenüber des Straßenverkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen an.			sog. Schienenbonusses (Korrektur um -5 dB(A)		
des Schienenverkehrs gegenüber des Straßenverkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschulzmaßnahmen verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissionen an.			zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung		
verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.			des Schienenverkehrs gegenüber des Straßen-		
Berechnungsverfahren für Lärmschulzmaßnah- men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.			verkehrs). Die Anwendung dieser Regelung im		
men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.			Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnah-		
Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio- nen an.			men verringert mögliche Handlungsbedarfe. Die		
nd zeigen demzufolge erhöhte			Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus		
nen an.			nicht und zeigen demzufolge erhöhte Immissio-		
			nen an.		

Anlage IV

Ratsbeschluss der Stadt Oberhausen - Auszug aus der Niederschrift vom 03.05.2010

Auszug - Lärmaktionsplan Oberhausen Entscheidung über die vorgebrachten Stellungnahmen und Beschlussfassung

6. Sitzung des Rates der Stadt

TOP: Ö 11

Gremium: Rat der Stadt

Datum: Mo, 03.05.2010 Status: öffentlich/nichtöffentlich

Zeit: 15:00 - 17:05 Anlass: Sitzung

Raum: Großer Sitzungssaal Ort: Rathaus Oberhausen Lärmaktionsplan Oberhausen

Entscheidung über die vorgebrachten Stellungnahmen und Beschlussfassung

Status: öffentlich Vorlage-Art: Beschlussvorlage

Verfasser: Czichy

Federführend: - Umweltschutz Bearbeiter: Czichy, Helmut

Stadtv. Schucker betont die grundsätzliche Notwendigkeit und den hohen Stellenwert eines Lärmaktionsplanes und begrüßt auch die vorgesehenen konkreten Aktionen. Kritisch sei allerdings anzumerken, dass an die Lärmquellen und damit an die Verursacher nicht konsequent genug herangegangen werde. Auch die Beteiligung der Bürgerschaft und deren Information sei verbesserungsbedürftig. Als wirksame Maßnahmen könnte er sich eine innerstädtische flächendeckende Tempo-30-Regelung und ein generelles LKW-Nachtfahrverbot vorstellen, dass außer Lärmminderung auch noch Arbeitsplätze mit sich bringen könnte.

Rat der Stadt - mit Beteiligung des OB - fasst dann einstimmig folgenden Beschluss:

- "1. Der Rat der Stadt beschließt nach eingehender Abwägung, die zum Entwurf des Lärmaktionsplans eingegangenen Stellungnahmen entsprechend der Darstellung in der beigefügten Abwägungstabelle vom 23.03.2010 zu berücksichtigen Anlage 1/Spalte "Abwägung" (Anlage 6 des Originals der Niederschrift).
- 2. Der Rat der Stadt beschließt den Lärmaktionsplan Oberhausen in der Fassung vom 31.03.2010.

Dieser Beschluss erfolgt auf der gesetzlichen Grundlage des § 47 d in Verbindung mit § 47 e Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002(BGBI. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. August 2009 (BGBI. I S. 2723) geändert worden ist.

- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen soweit sie im Einflussbereich der Verwaltung liegen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen.
- 4. Der Rat der Stadt Oberhausen appelliert an die betreffenden externen Institutionen, insbesondere an die Deutsche Bahn AG, den Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Bezirksregierung Düsseldorf, die in ihre Zuständigkeit fallenden Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans möglichst bald umzusetzen."

Beschlusskontrolle: nein

Ablage V Ratsbeschluss der Stadt Oberhausen - Veröffentlichung aus dem Amtsblatt vom 01.06.2010

Amtsblatt für die Stadt Oberhausen

Stadt Oberhausen Pressestelle

Rathaus 46042 Oberhausen



oberhausen

1. Juni 2010

Nr. 11/2010

Lärmaktionsplan Oberhausen

Bekanntmachung des Beschlusses des Rates der Stadt Oberhausen über den Lärmaktionsplan der Stadt Oberhausen gemäß § 47 d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Der Rat der Stadt Oberhausen hat in seiner Sitzung vom Mai 2010 den L\u00e4rmaktionsplan der Stadt Oberhausen nach Abw\u00e4gung aller Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeit beschlossen

Rechtsgrundlage für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist der § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Danach müssen die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2008 einen Lärmaktionsplan aufstellen, in dem die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen zu regeln sind.

Der Lärmaktionsplan enthält nach Anhang V der RICHT-LINIE 2002/49/EG (Umgebungslämnichtlinie) minde-stens folgende Angaben und Unterlagen:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahristrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde
- den rechtlichen Hintergrund,

- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5, eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten, eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung, die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete, die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kostenfinanzielle
- Nutzen-Analyse, die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Grundlage sind die Lärmkarten gemäß § 47 c BlmSchG, nach dem die Stadt Oberhausen dazu verpflichtet ist, die Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr darzustellen. Die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsauf-kommen von über 60.000 Zügen pro Jahr wurden vom Eisenbahn-Bundesamt kartiert

Die Öffentlichkeit hat nach § 47 d Abs. 3 BlmSchG rechzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans mitzuwirken (In der Zeit vom 23.11.09 bis zum 18.12.09 und vom 01.02.10 bis zum 26.02.10). Die Ergebnisse der Mitwirkung sind mit dem Beschluss des Rates berücksichtigt worden.

Die Öffentlichkeit wird mit der öffentlichen Bekanntmachung über die getroffenen Entscheidungen Interessierten informiert. Alle können Lärmaktionsplan mit Text und Karten im Internet auf der Seite der Stadt Oberhausen unter folgendem Link einse-

http://www.oberhausen.de/laermaktionsplan.php

Ebenso besteht die Möglichkeit, während der Öffnungs-zeiten im Technischen Rathaus, Bahnhofstraße 66, Raum B 607 den Lärmaktionsplan einzusehen und über den Inhalt Auskunft zu erhalten.

Oberhausen, 11.05.2010

Klaus Wehling Oberbürgermeister

Anlage VI

Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EG-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- "Umgebungslärm" unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, a) die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- "gesundheitsschädliche Auswirkungen" negative Auswirkungen auf die Gesundheit b) des Menschen;
- c) "Belästigung" den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- "Lärmindex" eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der d) mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- "Bewertung" jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung e) des Wertes des Lärmindexes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- "L_{den}" (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, f) der in Anhang I näher erläutert ist;
- "L_{day}" (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in g) Anhang I näher erläutert ist;
- "L_{evening}" (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anh) hang I näher erläutert ist;
- "L_{night}" (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher i) erläutert ist;
- j) "Dosis-Wirkung-Relation" den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindexes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- "Ballungsraum" einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit k) einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) "ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum" ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- "ruhiges Gebiet auf dem Land" ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, m) das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;
- "Hauptverkehrsstraße" eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder n) grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- "Haupteisenbahnstrecke" eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit o) einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- "Großflughafen" einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem p) Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- "Ausarbeitung von Lärmkarten" die Darstellung von Informationen über die aktuelle q) oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindexes mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindexes ausgesetzt sind;

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

- r) "strategische Lärmkarte" eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- "Grenzwert" einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und s) gegebenenfalls L_{day} oder L_{evening}, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- "Aktionsplan" einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkunt) gen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmminderung;
- "akustische Planung" den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie u) Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- "Öffentlichkeit" eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß v) den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EG-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf eingesehen werden.

Anlage VII Wirkung von Lärmminderungsmaßnahmen

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele		
Förderung des Umweltverbundes						
 integrierte Stadt- und Verkehrsplanung Nutzungsmischung Förderung Umweltverbund Förderung multimodaler Verkehre Beschränkung des Kfz-Verkehrs Mobilitätsmanagement Öffentlichkeitsarbeit 	Substitution von Kfz-Fahr- ten durch Fahrten im Um- weltverbund	" Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) " Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) " Verkehrsmenge -90% -> - 10 dB(A)	" langfristig	" Anteil Umweltverbund am Modal- Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] " Anteil Umweltverbund am Modal- Split Freiburg: 61% [1] " Anteil Umweltverbund am Modal- Split Zürich: 72% [1]		
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr						
" Förderung Schienengüterverkehr " Gleisanschlussverkehr " dezentrale Güterverkehrszentren " City-Logistik	" Reduktion des Stra- ßengüterverkehrs (und damit des Lkw-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten	 Abnahme Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> - 1,8 dB(A) Reduktion Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> - 3 dB(A) Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten 	" mittel- bis langfristig	 Heidelberg: Ausweisung von Lärmschutzzonen nur offen für lärmarme Nutzfahrzeuge -> -0,5 bis -1,5 dB(A) [2] Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [3] 		

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele		
Verlangsamung des Kfz-Verk	ehrs			•		
 Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen Öffentlichkeitsarbeit 	" Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Ge- schwindigkeit	" Reduktion auf Autobahnen von 130 km/h auf 100 km/h ->-2 bis -2,5 dB(A) " Reduktion von 50 auf 30 km/h -> -2,4 dB(A) " Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)	" kurz- bis mittelfristig	" Vielzahl im gesamten Bundesge- biet, z.B. Freiberg am Neckar: Ge- schwindigkeitsreduzierung auf der A 81 auf 100 km/h ergab eine Lärm- minderung um bis zu 2,5 dB(A) [30]		
Verstetigung des Verkehrsflusses						
 Signalschaltungen ("Grüne welle") Straßenum- und -rückbau Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens 	" Unnötige Be- schleunigungs- und Verzögerungsvorgän- ge werden vermieden	" Reduktion um -2 bis -3 dB(A)	" mittel- bis langfristig	" Vielzahl von Beispielen im gesam- ten Bundesgebiet		
Einsatz lärmmindernder Fahr	bahnbeläge			·		
 Sanierung schadhafte Fahrbahndecke Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen leise Pflasterbeläge Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt Einsatz besonders leiser Asphaltbeläge 	" Reduzierung der Reifen-Fahrbahnge- räusche	" konventionelle Sanierung Fahrbahndecke -> -0,5 bis - 1,5 dB(A) " Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton ->-2 bis -3 dB(A) " offenporige Deckschicht > 50 km/h: Pkw -> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] " semidichte Beläge AC MR	" kurz- bis mittelfristig	 " Augsburg: zweilagiger, offenporiger Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] " Düsseldorfer Asphalt: in Düsseldorf Standardbauweise " Gummiasphalt: Schwerin und Österreich 		



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
		4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) " SMA 0/5 bzw. 0/5 S, -2 bis - 2,5 dB(A) gegenüber SMA 0/8 [31] " SMA LA 5 mit hohem Hohl- raumgehalt, noch keine Er- fahrungswerte [30] " PMA 5 - Gussasphalt mit offenporiger Oberfläche (vergleichbar OPA), jedoch ohne zusätzliche Entwässe- rung, noch keine Erfah- rungswerte [30] " LOA 5 D gegenüber Asphaltbeton ("Düsseldorfer Asphalt") 50 km/h bis zu -4 dB(A), Pkw bis zu 5,1 dB(A), Lkw bis zu 1,1 dB(A) [31] " Gummiasphalt, erst wenig erprobt [31] " PERS - Gummideckschicht, auf Autobahnen bis zu -10 dB(A), innerorts fehlen noch Erfahrungen [31] " Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> - 3 bis -7 dB(A)		

Verlagerung von Lärmemissionen

Ν	1aßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
٧	erlagerung / Bündelung von	Pkw-Verkehren			
"	Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung	" Verlagerung auf weni- ger empfindliche Stra-	" Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A)	" langfristig	" In fast jeder Stadt zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
 steuernde und lenkende Maßnahmen Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen Rück-/Umbau von Straßen 	ße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen	" Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) " Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A)		
Verlagerung / Bündelung Güt	erverkehr			
 Gebietsbezogene Verkehrsverbote/ -beschränkungen Vorzugsrouten Lenkung des Lkw-Verkehrs 	" Räumliche und/ oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung Lkw-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen	 Reduktion Lkw-Anteil Stadt-straßen von 10 auf 0 % -> - 5,1 dB(A) Reduktion Lkw-Anteil Stadt-straßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A) 	" kurz- bis mittelfristig	" In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele	
Schallabschirmung					
" Wände, Wälle, Lärmschutzbebau- ung, Troglagen, Tunnel, Einhau- sungen	" Abschirmung in der Schallausbreitung	" Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle " Lärmschutzwände / -wälle - > -5 bis -15 dB(A) [3]	" langfristig	Beispiele sind fast überall in unter- schiedlichsten Ausbauformen zu finden	
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort					
Veränderte Aufteilung von Stra- ßenquerschnitten, Rückbau über- breiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen	" Vergrößerung des Ab- standes zwischen Ge- räuschquelle und Im- missionsort	 Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) Abrücken von 10 auf 15 m 	" langfristig	" Überall zu finden	



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
		-> -2 dB(A) " Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A)		
Schalldämmung von Außenba	auteilen			
" Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladen- kästen usw.	" Verbesserte Schall- dämmung der Außen- bauteile schützenswer- ter Räume; keine Min- derung des Außenpe- gels	" Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutz- fensterklasse 6 -> Schall- dämmmaß 50 dB(A))	" kurz- bis mittelfristig	" Überall zu finden
" Verglasung von Balkonen, Ter- rassen oder Laubengängen	" Verbesserte Schall- dämmung der Außen- bauteile; keine Min- derung des Außenpe- gels	" Je nach Bautyp ->-5 bis -15 dB(A)	" mittel- bis langfristig	" Überall zu finden
" Absorbierende Fassaden	" Verbesserte Schall- dämmung der Außen- bauteile, Gliederung der Fassade	" Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A)	" mittel- bis langfristig	" Immer häufiger zu finden
Umbau / Neubau von Gebäud	den			
" Qualifizierter Grundriss	" Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite)	" Durch Selbstabschirmung - > mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	" mittel- bis langfristig	" Immer häufiger zu finden
Vorbauten, PufferzonenBaulückenschließung durch Gebäude oder Wände	" Neue Gebäude als Lärmschirm	" Durch Selbstabschirmung - > mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	" mittel- bis langfristig	" Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
 Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebau- ungsplan 	Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude	" Durch Selbstabschirmung - > mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	" langfristig	" Immer häufiger eingesetzt



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
" Veränderung der zulässigen Nut- zung im Flächennutzungsplan/ Bebauungsplan	 Nutzungsänderung hin zu einer unempfindli- cheren Nutzung Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Berei- chen 	Höhere zulässige Schall- pegel nach DIN 18005Auflösung des Lärmkon- flikts	" langfristig	" Häufig eingesetzt

Schienenverkehrslärm

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele		
Bremssysteme								
Scheibenbremse Bremsscheibe mit Bremsbelägen	keine Verriffelung der Radlauffläche	3-4 dB(A) [8]	+34% [9]	Reduktion der Rauheit, geringerer Verschleiß [10]	hoher Kostenaufwand; viele müssen ausgestattet sein	an Personenwa- gen der DB AG		
Komposit-Sohle Bremssystem aus Werkstoffverbund	Verhindert das Auf- rauen von Rädern	8-10 dB(A) [11]	4.500 EUR/Wag en [12]	geringerer Verschleiß; gerin- geres Gewicht-geringerer Energieverbrauch [13]	Kostenaufwand bei Umrü- stung	neue Güterwa- gen		
Oberbauarten								
Gleisbettmatten Matten unterhalb des Oberbaus	Verringerung der Er- schütterungsemissio- nen	10-20 dB(A) [14]	150.000 EUR/ Sta- tion	hoch wirksam; umweltfreundli- ches Material [14]	Instandhaltung kostenspielig	Tunnel: Aarau; Strecke: Sinz- heim		
Masse-Feder-System Platte mit hochelastischen Federelementen	Minderung von Schall und Schwingung	bis 20 dB(A) [15]	1,3 Mio. EUR [16]	Minderung von Schall vor al- lem in Tunneln	hoher Kostenaufwand	Köln-Rhein/Main		
Raseneindeckung Gleisanlage in Raseneindeckung	Schienendämpfung	2-7 dB(A) [6 und 17]		unterstützt Landschaftsbild	kann nur geringe Pegelmin- derung bewirken	Mannheim, Braunschweig, Stuttgart		
PUR-Schaum Hohlräume zwischen Schottersteinen ausgefüllt	Dämpfung der Schot- tersteinbewegung	Pilotprojekt in Uel noch getestet	zen wird	hohe Langlebigkeit, geringerer Abrieb, verlängerter War- tungszyklus	noch im Test	Pilotprojekt: Uel- zen		



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele		
Fahrwerk								
Radabsorber Absorber am Rad	Verhinderung der Schallausbreitung am Rad	4 dB(A) [17]		Vermeidung des Lärms an der Quelle		Dolomit-Shuttle (NL), Freiburg		
gummigefederte Räder Räder aus Gummi	Minimalisierung von Vibration	6-12 dB(A) [18]		Vereinfachte Wartung, reduzierter Verschleiß, Kosteneinsparung	optimiert für langsame Fahrzeuge, Räder neigen zu Brüchen [19]	ICE		
Verkleidung Verkleidung der Drehgestelle, Räder	verringert aerodyna- mische Schallemissio- nen	3 dB(A) [20]		Altfahrzeuge können mit ge- ringem Aufwand nachgerüstet werden [21]	bisher nur im Personen- verkehr eingesetzt	ICE		
Dämmung der Aggregatgeräusche Abkapselung der Aggregate	Vermeidung von Ge- räuschen	bis 25 dB(A) [6]		geringerer Energieverbrauch		ICE-T-Züge		
Fahrweg								
Rheinfeder Gummiummantelung des Gleises	verhindert Schallaus- breitung an der Schie- ne		1350 EUR/m² [21]	Schallminderung an der Quel- le	bisher nur im Stadtverkehr	Krefeld		
Schienenschmieren Schmieranlagen im Gleis oder am Fahrzeug	verringert Quietsch- geräusche		25.000 EUR [22]	mit einer Schmieranlage kön- nen vier Stellen behandelt werden	Reibkraftübertragung im Bremsfall wir gemindert	Zürich		
BüG halbjährige Überwachung der Schiene	glatte Fahrfläche, ge- ringe Schallabstrah- lung	2-4 dB(A) [23]	113 EUR/m² [24]	regelmäßige Gleispflege; an- derer Schallschutz fällt gerin- ger aus	hoher Pflegeaufwand	Frankfurt a. M.		
Schienenabsorber Absorber an der Schiene	verhindert Schallaus- breitung an der Schie- ne	6-12 dB(A)[25]		Vermeidung des Lärms an der Quelle [26]	nur wirkungsvoll bei gutem Schienenzustand	Frankreich, Nie- derlande		



Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele	
Bauliche Maßnahme							
Zwischengeschaltete Garagen Garagenzeile zwischen Emissions- und Immissionsort	bauliche Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [6]	7.000EUR /Garage [7]	auf engem Raum wirksamer Lärmschutz; unabhängig von DB AG	keine Förderung durch Bund		
Parkhaus Parkhaus zwischen Emissions- und Immissionsort	bauliche Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [6]		zusätzlicher Parkraum; un- abhängig von DB AG	keine Förderung durch Bund		
Aktiver Schallschutz							
Schallschutzwand Wand zwischen Immissions- und Emissionsort	Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [25]	300-500 EUR/m² [25]	keine Reflexionen; Möglichkeit der Energiegewinnung	Eingriff in Stadt-/Land- schaftsbild	bundesweit	
Mittelwand Wand zwischen zwei Gleisen	Abschirmung des Schalls	bis 11 dB(A) [27]	2600 EUR/m [27]	"Schlucken" des Schalls; kei- ne Reflexionen	hoher Kostenaufwand	bundesweit	
Schallschutzwall Wall zwischen Immissions- und Emis- sionsort	Abschirmung des Schalls	bis 15 dB(A) [27]	55 EUR/m² (Höhe: 4m) [27]	keine Wartung nötig; "Schlu- cken" des Schalls	hoher Flächenbedarf	bundesweit	
kombinierter Einsatz von Lärm- schutzwänden, Betonfahrbahn und elastischer Schienenlagerung Maßnahme wurde an einer Brücke durchgeführt	Geräuschminderung bei Überfahrten	bis 19 dB(A) [4]				Brückensanie- rung im Bereich Leoben / Steier- mark 2004, Ös- terreich	
schallabsorbierende Bodenplatten im Eisenbahntunnel Absorberplatten zwischen den Glei- sen	Innenpegelsenkung und Vermeidung von Reflexionserscheinun- gen	bis 10 dB(A) [4]			"Sittenbergtunnel"		
Leichtbaulärmschutztunnel Tunnel über Schienenweg	Abschirmung des Schalls	bis 20 dB(A) [6]	10.000 EUR/Ifm [6]	80% geringere Energiekosten; natürliche Belich- tung/Belüftung	erst im Straßenverkehrslärm eingeführt		
Trassenpreissystem Preisstaffelung bezogen auf Lärm-	je leiser, desto weini- ger Gebühren für		Trassen- preis ab-	Anreiz zur Umrü- stung/Modernisierung	aktuelle Lärmemission muss erfasst werden	Schweiz	





Maßnahme	Wirkung	Minderung	Kosten	Vorteil	Nachteil	Beispiele	
schall	Trasse		hängig von Fak- toren				
Passiver Schallschutz							
Schallschutzfenster Schallisolierende und -absorbierende Fenster	Absorbieren des Lärms, Innenpegel reduzieren	25-50 dB(A) [6]	150-550 EUR [28]	Bewahrung des Wohnkom- forts	Lüfter (600 EUR) notwendig⊸Fenster müssen geschlossen sein	bundesweit	
Dämmung Dämmung der Fassade	Absorbieren des Lärms, Innenpegel reduzieren	bis 10 dB(A) [29]		Bewahrung des Wohnkom- forts, geringerer Energiever- brauch	hoher Kostenaufwand	bundesweit	

Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, BerlinFebruar 2004
- [2] Raino Winkler; Heidelberg Ansätze zur Verkehrslärmminderung, in: Lärmkongress 2000 Tagungsband, Heidelberg September 2000
- [3] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004, S. 191
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung Lärmreduzierung im Straßenverkehr vom 26 August 2003
- [6] Baden-Württemberg Innenministerium (2008): Städtebauliche-Lärmfibel-Hinweise für die Bauleitplanung, Kap. 6-2-1-6, abrufbar unter: www.staedtebauliche-laermfibel.de
- [7] Garagen-Fachmann, abrufbar unter: http://www.garagen-fachmann.de/info/erfolgsmodelle.htm
- [8] Umweltbundesamt (2003): Geräuschemissionen von Eisenbahnen, abrufbar unter: http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-k/k2393.pdf
- [9] Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (1996), abrufbar unter: http://www.litra.ch/Dezember_1996.html
- [10] Heinisch, R. (2007): Schienenverkehrslärm und Techniken der Lärmvermeidung, abrufbar unter:
 - http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/praesentationen/umwelt_laerm_heinisch_vortrag_demontrationsfahrt_bingen.pdf
- [11] VCD: Maßnahmen gegen Verkehrslärm, abrufbar unter: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure/themen/gesundheit/verkehrslaerm/abschlussbroschuere.pdf
- [12] VCD: Bonn und der Schienengüterverkehr (2007), abrufbar unter: http://www.vcd.org/vorort/fileadmin/user_upload/bonn/redaktion/Themen/Schienengueterverkehr/DOKU_downloadfinal.pdf
- [13] Jäger, K. und H. Onnich (2000): Fortschritte und Besonderheiten bei der Reduzierung des Schienenverkehrslärms. In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung. Heft 6, S. 206-210.
- [14] Calenberg-Ingenieure (2006): USM Gleisbettmatten, abrufbar unter: www.calenberg-ingenieure.de/pdf/USM_Gleisbettmatten_deutsch_08_06.pdf
- [15] Weber (2005): Einheitliche schalltechnische Bemessung von Wärmedämm-Verbundsystemen-Ergänzung des Berechnungsverfahrens, abrufbar unter: http://www.irb.fraunhofer.de/bauforschung/projekte.jsp?p=20048013465&lang=de
- [16] mofair (2007): Kostenexplosion in Köln Die Nord-Süd-Bahn wird teurer als erwartet, abrufbar unter: http://www.mofair.de/db/news/meldung_2642.html
- [17] Bundesministerium für Verkehr (1,998): Lärmschutz im Verkehr, abrufbar unter: www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/bmvinfo2.pdf
- [18] is-Projekt (2009): Kompendium LÄRMSCHUTZ Eisenbahnanlagen. Abrufbar unter: http://www.is-protect.com/dwload/kompendium.pdf



- [19] Boier, Z.und Pester, W. (1998): Räder die Schwachstelle des Rad/Schiene-Systems. Abrufbar unter: http://schule.de/bics/son/verkehr/presse/1998_1/v1598_16.htm
- [20] Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (2005): Umweltschutz in Behörden.
- [21] Wolf, A. und Schleucher, R. (2007): Flüstergleis: Das Gummi macht's. In: Westdeutsche Zeitung, abrufbar unter: www.wz-newsline.de/?redid=170535
- [22] Neue Züricher Zeitung (2007): Auf dem Tramnetz ist es leiser geworden, abrufbar unter: www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/auf dem tramnetz ist es leiser geworden 1.543620.html
- [23] Umweltbundesamt (2001): Hinweise zum Schutz gegen Schienenlärm, abrufbar unter: www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/schienenverkehrslaerm.pdf
- [24] Rückert, U. (2006): Methode zur Bewertung von Schallschutzmaßnahmen an Eisenbahnen. In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung. Heft 1, S. 6-11.
- [25] Verkehrsforum (2005): Positionspapier "Leise Bahn" Lenkungskreis 'Bahntechnologie' im Deutschen Verkehrsforum, abrufbar unter: http://www.verkehrsforum.de/fileadmin/dvf/pdf_downloads/pospap/pospap_lk_bt_leise_bahn_v2005.pdf
- [26] Webservice der Stadt Wien (2000): Wasserparkbrücke ist hörbar leiser geworden, abrufbar unter: www.wien.gv.at/vtx/vtx-rk-xlink?DATUM=20001213&SEITE=020001213002
- [27] Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (2003): Lärm-Straße und Schiene, abrufbar unter: www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf
- [28] BUND e.V.: Verringerung von Lärmimmissionen. Abrufbar unter: http://vorort.bund.net/verkehr/aktivwerden/aktivwerden_37/files/281_verringerung_immissionen.pdf
- [29] Baulinks.de (2006): Projektbericht: Dämmung sowie A1 Brandschutz hinter Naturstein. Abrufbar unter: www.baulinks.de/webplugin/2006/1frame.htm?1393.php4
- [30] www.freiberg-an.de/2258_DEU_WWW.php