

Aktualisierung Lärmaktionsplanung Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Oberhausen

April 2022

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Oberhausen

Aktualisierung Lärmaktionsplanung Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Oberhausen

Auftraggeber

Stadt Oberhausen
Bereich 2-2 Umweltschutz
Bahnhofstraße 66
46042 Oberhausen

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen
Dipl.-Ing. Dirk Bänfer
Maik Schnorbach, B. Sc.

Kassel, 05. April 2022

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung und Berichtsinhalt	1
1.2	Beschreibung des Ballungsraums	2
1.3	Zuständige Behörde	3
1.4	Rechtlicher Hintergrund	3
1.5	Geltende Grenzwerte und Auslösewerte	5
1.5.1	Auslösewerte der Lärmaktionsplanung	5
1.5.2	Nationale Richt- und Grenzwerte	6
2	Analyse der Lärmbelastungssituationen 2017 und Aktualisierung 2020	10
2.1	Ergebnisse der Lärmkartierung (Zusammenfassung)	10
2.1.1	Strategische Lärmkarten	10
2.1.2	Betroffenenstatistiken	19
2.2	Bewertung der Lärmbelastungssituation	24
2.2.1	Bewertung nach Schallquellen	24
2.2.2	Gesamtlärmbetrachtung	26
2.3	Maßnahmenbereiche Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm	28
2.3.1	Lärmbetroffenheit durch Straßen- und Straßenbahnverkehr	28
2.3.2	Definition von Maßnahmenbereichen	30
2.3.3	Priorisierung von Maßnahmenbereichen	31
2.3.4	Vergleich der Maßnahmenbereiche der 2. und 3. Runde der Lärmaktionsplanung	33
2.4	Analysen zur Belastungssituation in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung	35
3	Umsetzungsbilanz der Lärmaktionspläne 1. und 2. Stufe	38

Stadt Oberhausen	4	Aktualisierung der strategischen Ansätze zur Lärminderung	40
Lärmaktionsplan der			
3. Runde			
April 2022			
	4.1	Aktuelle Handlungsansätze in den Strategiefeldern der Lärmaktionsplanung	41
	4.1.1	Stadtentwicklung	41
	4.1.2	Verkehrs(entwicklungs)planung	42
	4.1.3	Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan West, Planergänzung 2020	48
	4.1.4	Lärmschutz und Lärmsanierung	52
	5	Aktualisierung der Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung an kommunalen Straßen	57
	5.1	Geschwindigkeitskonzept	57
	5.1.1	Rechtliche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Geschwindigkeitsreduzierung	57
	5.1.2	Aktualisierung der Maßnahmen des Geschwindigkeitskonzeptes	59
	5.2	Konzept Lkw-Nachtfahrverbot	64
	5.2.1	Aktualisierung des Konzeptes Lkw-Nachtfahrverbot	64
	5.3	Konzept straßenräumliche Maßnahmen	66
	5.3.1	Handlungsmöglichkeiten zur Veränderung des Straßenraumquerschnitts	66
	5.3.2	Aktualisierung des Konzeptes zu straßenräumlichen Maßnahmen	67
	5.4	Konzept zur Fahrbahnsanierung	69
	5.4.1	Aktualisierung des Konzeptes zur Fahrbahnsanierung	69
	6	Aktualisierung der Maßnahmen an Autobahnen und Schienenstrecken	72
	6.1	Lärminderung an Autobahnen	72
	6.2	Lärminderung im Schienenverkehr	73
	7	Aktualisierung Ruhige Gebiete	75
	7.1	Rechtliche Grundlagen	75
	7.2	Vorhandene Daten in Oberhausen	76

7.3	Auswahlkriterien	77	Stadt Oberhausen
7.4	Aktualisierung der ruhigen Gebiete in Oberhausen	80	Lärmaktionsplan der
8	Integriertes Gesamtkonzept	84	3. Runde
			April 2022
8.1	Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde	84	
8.1.1	Kurzfristige Maßnahmen	84	
8.1.2	Prüfaufträge	86	
8.1.3	Langfristige Maßnahmen	88	
8.2	Wirkungen und Kosten der kurzfristigen Maßnahmen	89	
8.2.1	Maßnahmenwirkungen	89	
8.2.2	Maßnahmenkosten und Kosten-Wirksamkeits-Analyse	92	
9	Öffentlichkeitsbeteiligung	93	
10	Beschluss	94	
	Tabellenverzeichnis	95	
	Abbildungsverzeichnis	96	
	Kartenverzeichnis	97	
	Abkürzungsverzeichnis	98	
	Quellenverzeichnis	100	
	Anlagen	103	

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung und Berichtsinhalt

Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, auf Grundlage des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz in Verbindung mit der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm einen Lärmaktionsplan der 3. Runde (Ergänzung des Lärmaktionsplans 2. Stufe, 2017) für die Stadt Oberhausen zu erstellen.

Die Stadt Oberhausen mit 210.891 Einwohnern (Stand 31. Dezember 2020)¹ liegt im Westen des Ruhrgebiets und weist enge Verflechtungen zu den Nachbarkommunen auf. Als Ballungsraum entsprechend EU-Umgebungslärmrichtlinie ist sie verpflichtet, im 5-Jahres-Rhythmus eine Lärmaktionsplanung mit Information und Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Der Lärmaktionsplan der zweiten Stufe der Stadt Oberhausen wurde am 27. März 2017 vom Rat der Stadt Oberhausen beschlossen.

Aufbauend auf den von der Stadt Oberhausen erstellten Lärmkartierungen der 3. Runde soll der Lärmaktionsplan 2017 überprüft werden.

Aufgrund des Umfangs und der Aktualität des Lärmaktionsplans 2017 (viele Maßnahmen sind noch in der Umsetzung) soll keine Neuaufstellung eines Lärmaktionsplans, sondern entsprechend den Anforderungen des Landes eine Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans erfolgen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Runde machen deutlich, dass die vom Straßen- und Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen weiterhin ein erhebliches Problem darstellen. Vom Straßenbahnverkehr gehen räumlich begrenzte und von den IED-Anlagen sowie vom Flugverkehr keine relevanten Lärmeinwirkungen aus.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Straßen- und Straßenbahnverkehr auf kommunalen Straßen, weil für deren Aktionsplanung und Maßnahmenumsetzung die Zuständigkeit bei der Stadt Oberhausen liegt.

Für Autobahnen liegen die Zuständigkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen bei der Autobahn GmbH. Für die Umsetzung von Maßnahmen im Schienenverkehr ist die DB AG zuständig.

¹ https://www.duva-server.de/Oberhausen/ASW/asw.exe?aw=/Bev%C3%B6lkerung\Bestand\Gesamtstadt\T_BEVBEST_RBZ_GESCHL_ZR&@RBZNAME=Gesamtstadt

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Der vorliegende Lärmaktionsplan 3. Runde (als Ergänzung des Lärmaktionsplans 2. Stufe) enthält

- eine Zusammenstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung 3. Runde
- die Bewertung der Lärmbelastungssituation mit der Fortschreibung von Maßnahmenbereichen und Prioritäten
- eine Aktualisierung der Strategien zur Lärminderung im Straßen- und Straßenbahnverkehr
- die Fortschreibung der Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung an kommunalen Straßen mit Entwicklung von Maßnahmen für die neuen Maßnahmenbereiche sowie Aktualisierung der Maßnahmen an Autobahnen und Schienenstrecken
- die Fortschreibung der Ruhigen Gebiete aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe
- Integriertes Gesamtkonzept des Lärmaktionsplans der 3. Runde
- Öffentlichkeitsbeteiligung

1.2 Beschreibung des Ballungsraums

Einwohner, zentralörtliche Bedeutung und Stadtstruktur

Die Stadt Oberhausen hat 210.891 Einwohner (Stand 31.12.2020). Sie ist eine kreisfreie Großstadt im Westen des Ruhrgebietes in Nordrhein-Westfalen und Mittelzentrum. Die Fläche der Stadt Oberhausen umfasst 77,1 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2.735 Einwohnern je km².

Das Stadtgebiet von Oberhausen gliedert sich in die folgenden drei Bezirke mit insgesamt 27 Stadtquartieren:

- Alt-Oberhausen (12 Stadtquartiere)
- Osterfeld (6 Stadtquartiere)
- Sterkrade (9 Stadtquartiere)
- **Abbildung 1:** Stadt Oberhausen mit Stadtbezirken



Im Kfz-Verkehr erfolgt die überörtliche Anbindung über die Autobahnen A 2, A 3, A 40, A 42 und A 516 sowie die Bundesstraßen B 223 und B 231. Die A 2 (Oberhausen - Berlin), die A 42 (Dortmund - Kamp-

Lintfort) und die B 231 (bis zur B 223) führen in Ost-West-Richtung durch die Stadt. Die A 3 (Emmerich - Passau), die A 516 (Oberhausen) und die B 223 verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet. Die A 40 tangiert das Stadtgebiet Oberhausen im Süden.

Im Schienenverkehr werden in Oberhausen die Bahnhöfe Oberhausen Hauptbahnhof, Oberhausen-Sterkrade, Oberhausen-Osterfeld-Süd und Oberhausen-Holten bedient. Alle Bahnhöfe sind an den Regional- und S-Bahnverkehr angeschlossen. Der Hauptbahnhof in Oberhausen ist zudem Haltepunkt für einzelne Intercity-Express-Linien und Intercity-Linien.

Das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Oberhausen wird hauptsächlich durch die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) als örtlichem Betrieb bedient. Auf der ÖPNV-Trasse Oberhausen, die zwischen Hauptbahnhof und Sterkrade verläuft, verkehrt neben den Stadt- und Schnellbuslinien auch die Straßenbahnlinie 112.

Von Oberhausen aus sind viele Flughäfen in kurzer Distanz zu erreichen, wie Essen/ Mülheim (17 km), Düsseldorf (30 km) und Dortmund (60 km).

1.3 Zuständige Behörde

Zuständige Behörde ist die Stadt Oberhausen. Die Aufgabe wird innerhalb der Verwaltung vom Bereich Umwelt, Bahnhofstraße 66, 46042 Oberhausen wahrgenommen.

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002², die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde.³ Damit wurden in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und die Paragraphen 47a bis 47f eingefügt. Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. BImSchV⁴, welche die Details für die Erstellung der Lärmkarten regelt.

Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine entsprechende Verordnung.

² Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

³ Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005

⁴ 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden die Struktur und die inhaltlichen Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne vorgegeben.

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung⁵ sowie in weiteren Leitfäden und Musteraktionsplänen⁶ werden die Inhalte konkretisiert und Handlungsempfehlungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben.

In den LAI-Hinweisen sind auch Aussagen zur rechtlichen Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen enthalten: „Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47 d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG: die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes „sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“.

§ 47d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z. B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) [14], § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. In Baden-Württemberg prüft die Fachbehörde bei der Umsetzung von Maßnahmen eines rechtsfehlerfreien Lärmaktionsplans nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Auf jeden Fall ist eine enge und konstruktive Kooperation aller an der Aufstellung eines Lärmaktionsplans beteiligten Behörden erforderlich.

Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt. Die Straßenverkehrsbehörden setzen die in einem Lärmaktionsplan festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen um. Sind in dem Plan Entscheidungen anderer Träger öffentlicher Verwaltung vorgesehen (z. B. die Aufstellung eines Bebauungsplans) gelten auch hierfür die anderweitig (z. B. im Baugesetzbuch) festgelegten Regeln.

Ein wesentlicher Aspekt der Lärmaktionsplanung besteht in der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen. Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung

⁵ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - 2017, S. 21f

⁶ Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (MUNLV), EU-Umgebungslärmrichtlinie, Musteraktionsplan

der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Als Kriterien für die Prioritätensetzung kommen z. B. in Frage:

- Ausmaß der Pegelüberschreitung,
- Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,
- Gesamt-Lärmbelastung (z. B. nach VDI 3722, Blatt 2 [15],
- technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand.

Sind in einem Lärmaktionsplan planerische Festlegungen vorgesehen, so müssen diese bei der Planung berücksichtigt, d. h. mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einbezogen werden. Dabei ist die Lärmminde- rung als Ziel des Lärmaktionsplans einer von mehreren zu berücksichtigenden Belange, die untereinander abgewogen werden müssen.⁷

1.5 Geltende Grenzwerte und Auslösewerte

1.5.1 Auslösewerte der Lärmaktionsplanung

Verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind in Deutschland auf Bundesebene nicht vorgegeben.

Auslösewerte sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Sie dienen der Lärmaktionsplanung als Orientierungswerte für die Dringlichkeit von Maßnahmen. Anders als bei den Grenzwerten löst das Überschreiten von Auslösewerten keine rechtlich begründeten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus.

Nach Runderlass 2008 des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW (MUNLV) liegen Lärmprobleme und somit Handlungsbedarf vor, wenn „an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. [...]“⁸ Im Musteraktionsplan von NRW werden diese Schwellenwerte als Auslösewerte bezeichnet.⁹

⁷ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung, 2017, S. 21f

⁸ RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008, S. 1

⁹ Vgl. MUNLV, EU-Umgebungslärmrichtlinie Musteraktionsplan, (o.D.), S. 5

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Entsprechend statistisch nachweisbaren Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung nimmt bei einer Dauerbelastung mit Mittelungspegeln ab 65 dB(A) tags und ab 55 dB(A) nachts das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen zu.¹⁰

Der Rat der Stadt Oberhausen hat sich bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans der ersten Stufe bewusst für die niedrigeren Werte ab einem $L_{DEN} = 65$ dB(A) und einem $L_{Night} = 55$ dB(A) entschieden.

Für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung kommen wieder die gleichen Auslösewerte zur Anwendung:

- $L_{DEN} = 65$ dB(A) und $L_{Night} = 55$ dB(A)

Um effektiven Lärm- und Gesundheitsschutz zu erzielen, sollten aus gesundheitlicher Sicht aber die Orientierungswerte der DIN 18005 angestrebt werden, damit ein gesundheitlicher Benefit für lärmgeplagte Anwohner erzielt wird. Dies wäre auch im Sinne des Masterplans Umwelt und Gesundheit, in dem u.a. darauf verwiesen wird, dass Planungsprozesse Stellschrauben sind, um vorsorgeorientiert agieren zu können, damit die nachfolgenden Ziele erreicht werden.¹¹

1.5.2 Nationale Richt- und Grenzwerte

Die Durchführung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt nach nationalen Grundlagen mit entsprechenden Richt- und Grenzwerten.

Im nachfolgenden sind die wichtigsten rechtlichen Grundlagen zur Lärmsanierung aufgeführt. Ergänzend sind auch die Grenzwerte der Lärmvorsorge dargestellt, die häufig als Zumutbarkeitsschwelle herangezogen werden.

VLärmSchR 97

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) gelten für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowohl zum vorsorglichen Schutz vor Verkehrslärm (bei Planung und Bau von Straßen zur Lärmvorsorge) als auch bei der nachträglichen Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung).¹²

¹⁰ Vgl. Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Drucksache 14/2300, 14. Wahlperiode vom 15.12.99

¹¹ siehe auch Stellungnahme des Bereich 3-4 FB 3-4-20, Ärztlicher Dienst, Hygiene, Umweltmedizin der Stadt Oberhausen zu den Maßnahmenvorschlägen des Lärmaktionsplans

¹² VLärmSchR 97, S. 6

„Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird [hierbei] als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Er kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.“¹³ Die Lärmsanierung kann erfolgen, wenn der Beurteilungspegel (nach RLS-19)¹⁴ den maßgeblichen Immissionsgrenzwert in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Seit dem 1. August 2020 folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt¹⁵):

- 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten
- 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten
- 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Gewerbegebieten

Für Landesstraßen gewährt das Land Nordrhein-Westfalen auch Lärmsanierung im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel. Voraussetzung ist auch hier die Überschreitung der dargestellten Immissionsgrenzwerte. Abweichend davon ist für Landesstraßen in Kern-, Dorf- und Mischgebieten ein Immissionsgrenzwert von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts festgelegt.¹⁶

Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007

Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sollen den Straßenverkehrsbehörden als „Orientierungshilfe zur Entscheidung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen [...] zum Schutz der Wohn-/ Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm“¹⁷ dienen.

Rechtsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm ist der § 45 StVO, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, wonach „die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimm-

¹³ Ebenda, S. 26

¹⁴ mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau N5.19/2020 rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV eingeführt und im Vorgriff auf eine Änderung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes VLärmSchR 97 ebenfalls für die Lärmsanierung geltend

¹⁵ vgl. Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.07.2020, AZ.: StB 13/7144.2/01/3277650 zur „Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung“ zum 01.08.2020

¹⁶ <http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html>, 09.03.2015

¹⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), S 32/7332,9/1/781915, Bonn, November 2007

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

ter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Das gleiche Recht haben sie [...] zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen [...]“.

In den Lärmschutz-Richtlinien-StV sind die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen geregelt. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV insbesondere bei Überschreitung der in Tabelle 1 dargestellten Richtwerte in Betracht.

- **Tabelle 1:** Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Immissionsort/ Gebietstyp	Richtwerte tags (6 - 22 Uhr)	Richtwerte nachts (22 - 6 Uhr)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV dienen als „Orientierungshilfe“. Entsprechend einer aktuellen Studie des Umweltbundesamtes und nach derzeitiger Rechtsauffassung¹⁸, beginnt der Ermessungsspielraum bereits ab Überschreiten der Werte aus der 16. BImSchV. Bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich dieser Ermessensspielraum zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.¹⁹

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben sind bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen die nationalen Berechnungsvorschriften (Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90)) anzuwenden.

¹⁸ insbesondere Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden Württemberg (VGH) vom 17. Juli 2018 (Az. 10 S 2449/17) - Anspruch einer Gemeinde auf Umsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen auf der Grundlage eines von ihr beschlossenen Lärmaktionsplanes [...]

¹⁹ siehe auch die im April 2015 vom Umweltbundesamt veröffentlichte Studie: TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen; Bearbeitung: LK Argus GmbH, Berlin mit Prof. Dr. Pascale Cancik, Universität Osnabrück

16. BImSchV

Die 16. BImSchV gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Bei entsprechenden Vorhaben sind die nachfolgend dargestellten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

- **Tabelle 2:** Grenzwerte der 16. BImSchV

Nutzung	Grenzwerte Tag (6 - 22 Uhr)	Grenzwerte Nacht (22 - 6 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

2 Analyse der Lärmbelastungssituationen 2017 und Aktualisierung 2020

Die Lärmkartierung 2017 erfolgte im 5-Jahres-Rhythmus nach Umgebungs-lärmkartierung. In 2020 wurde für den Straßenverkehrslärm die Lärmkartierung aktualisiert. Diese enthält umgesetzte Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne und stellt die aktuelle Lärmbelastungssituation dar.

2.1 Ergebnisse der Lärmkartierung (Zusammenfassung)

Die Ergebnisse der Lärmkartierung umfassen die strategischen Lärmkarten sowie die Betroffenenstatistiken. Diese basieren auf einheitlichen Berechnungsmethoden und werden für jede Lärmquelle einzeln dargestellt.

2.1.1 Strategische Lärmkarten

Die Lärmkartierung der 3. Runde (2017) umfasst den Straßenverkehrslärm, den Straßenbahnverkehrslärm und den Gewerbelärm nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (VBUS, VBUSch, VBUI). Die Lärmkartierung dieser Lärmquellen wurde von der Stadt Oberhausen als zuständige Behörde durchgeführt.²⁰ Für den Straßenverkehrslärm erfolgte darüber hinaus 2020 eine Aktualisierung der Lärmkartierung, um die zwischen 2017 und 2020 umgesetzten Maßnahmen in ihrer Wirkung abbilden zu können.

Für die Lärmkartierung des Schienenverkehrslärms an Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die Stadt Oberhausen hat die Lärmkartierung des Schienenverkehrslärms auf Basis aktueller Einwohnerdaten auch nochmal selbst durchgeführt. Der Grund dafür war, für alle Lärmquellen in Oberhausen die gleiche Bewertungsgrundlage hinsichtlich der Einwohnerdaten zu erhalten, um die Betroffenenstatistiken miteinander vergleichen zu können.

Die Kartierung des Fluglärms erfolgte durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW. Da keine Lärmbetroffenheiten auftreten ist diese im Nachfolgenden nicht weiter dargestellt.

Die Ergebnisse der durchgeführten Lärmkartierung sind in strategischen Lärmkarten L_{DEN} (24h - Wert) und L_{Night} (22 bis 6 Uhr) für jeden Emittenten getrennt dargestellt. Die Lärmbelastungen sind in Form von Isophonenbändern in 5 dB(A) Schritten dargestellt.

²⁰ Stadt Oberhausen, Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Oberhausen, 2019

Die nachfolgenden Abbildungen stellen die Ergebnisse der von der Stadt Oberhausen durchgeführten Lärmkartierung 2017 bzw. für den Straßenverkehrslärm 2020 dar.²¹

Stadt Oberhausen

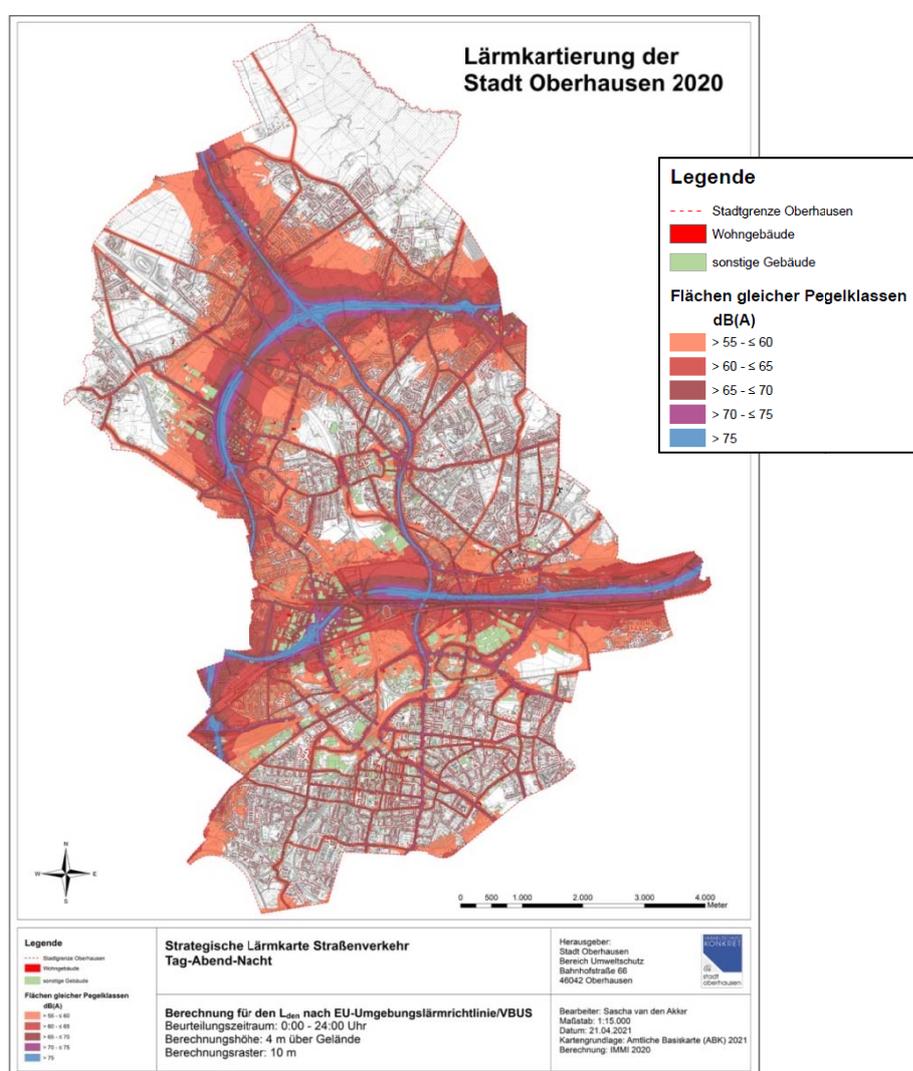
**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Straßenverkehr

Für den Straßenverkehrslärm wurde ein Gesamtstraßennetz (DTV über 1,4 Mio. Kfz/a, entspricht ca. 4.000 Kfz/24h) kartiert. Im Vergleich zur Lärmkartierung 2012 kam es zu Veränderungen der Verkehrszahlen, sodass sich der Kartierungsumfang (Straßennetz) verändert hat.²²

- **Abbildung 2:** Lärmkarte L_{DEN} für das Gesamtstraßennetz 2020 (Stand April 2021)



²¹ Stadt Oberhausen, Lärmkartierung 2017/2020

²² Stadt Oberhausen, Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Oberhausen, 2019

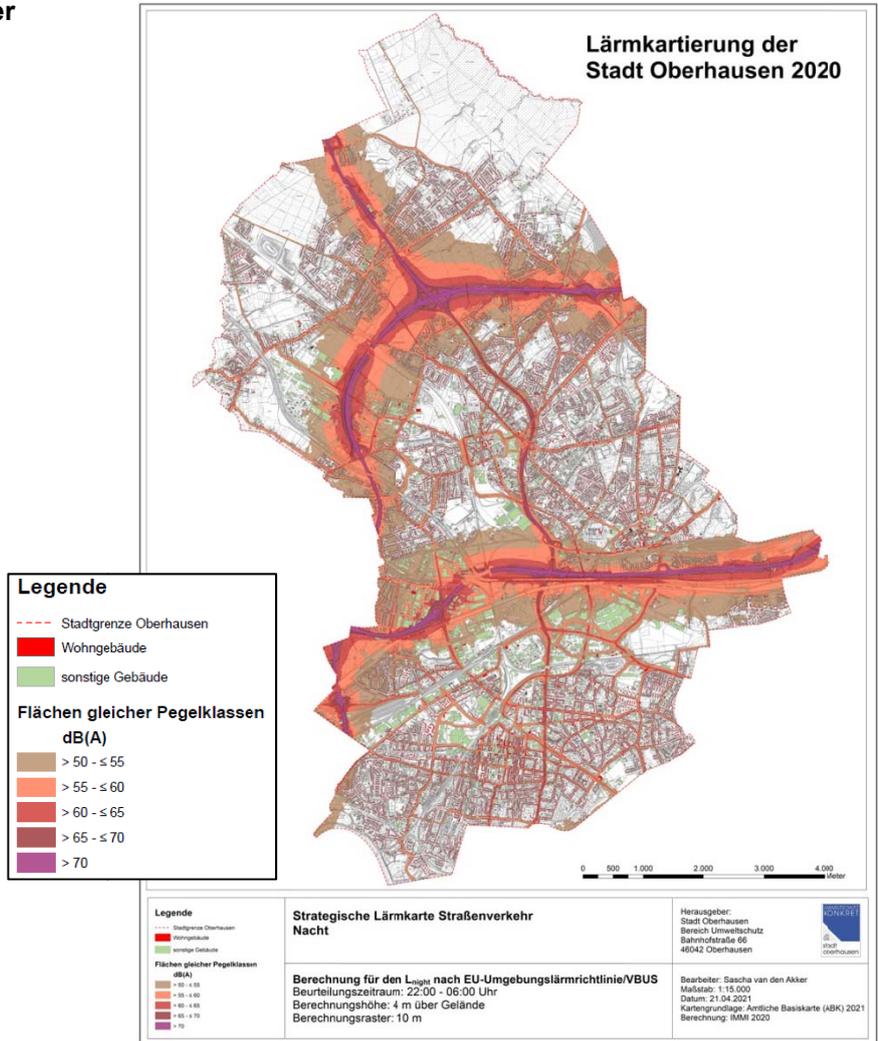
Stadt Oberhausen

● **Abbildung 3:** Lärmkarte L_{Night} für das Gesamtstraßennetz 2020 (Stand April 2021)

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022



Straßenbahnverkehr

Stadt Oberhausen

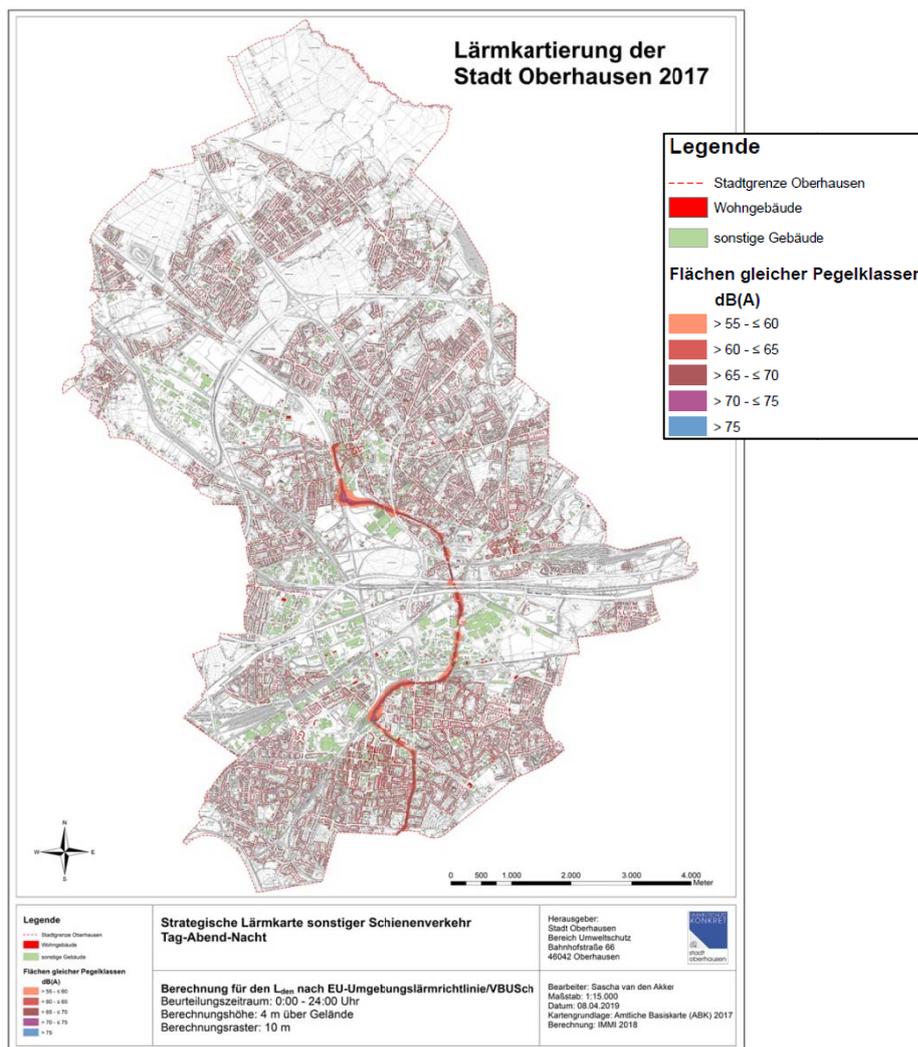
Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Zur Ermittlung des Straßenbahnverkehrslärms wurde die Strecke der Straßenbahnlinie 112 als einzige Linie im Stadtgebiet Oberhausen kartiert.

Im Vergleich zur Lärmkartierung 2012 kam es bei der Straßenbahnlinie 112 zu einer Steigerung der Zugzahlen und damit auch zu einer Erhöhung der Lärmbelastungen.

- **Abbildung 4:** Lärmkarte L_{DEN} für sonstige Schienenwege (Straßenbahn), 2017



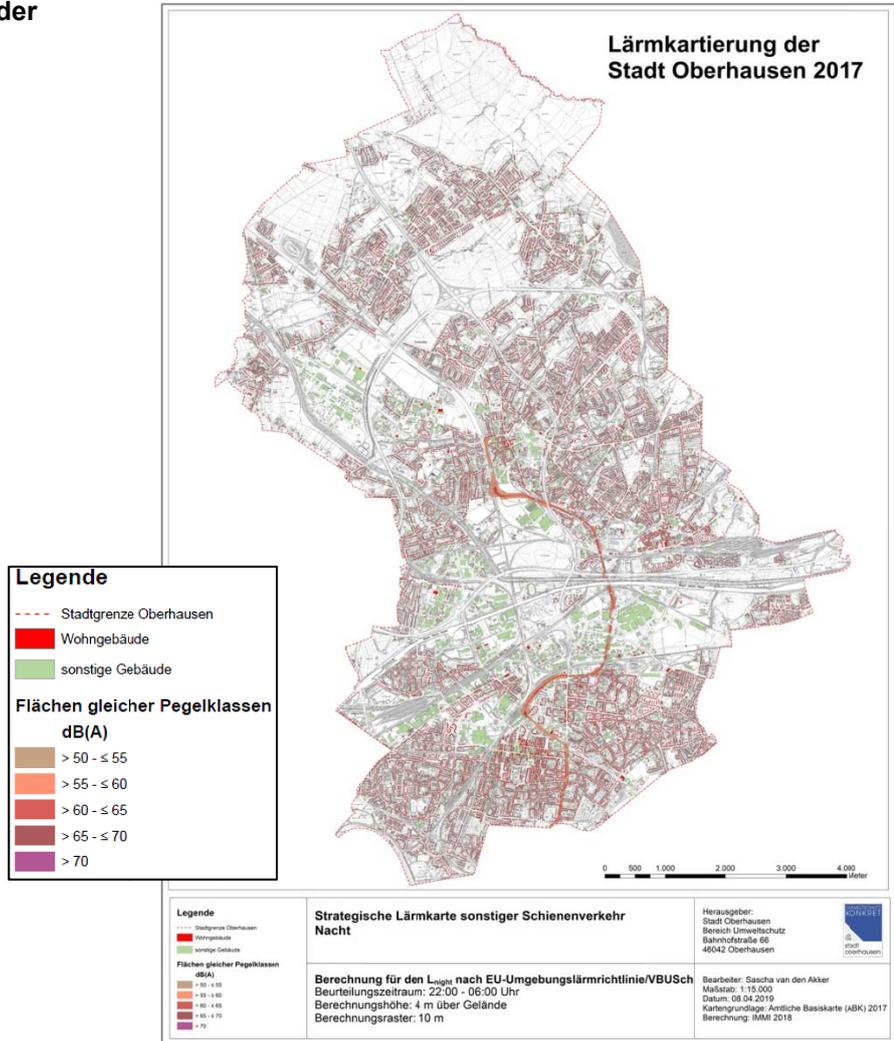
Stadt Oberhausen

● **Abbildung 5:** Lärmkarte L_{Night} für sonstige Schienenwege (Straßenbahn), 2017

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022



Gewerbe

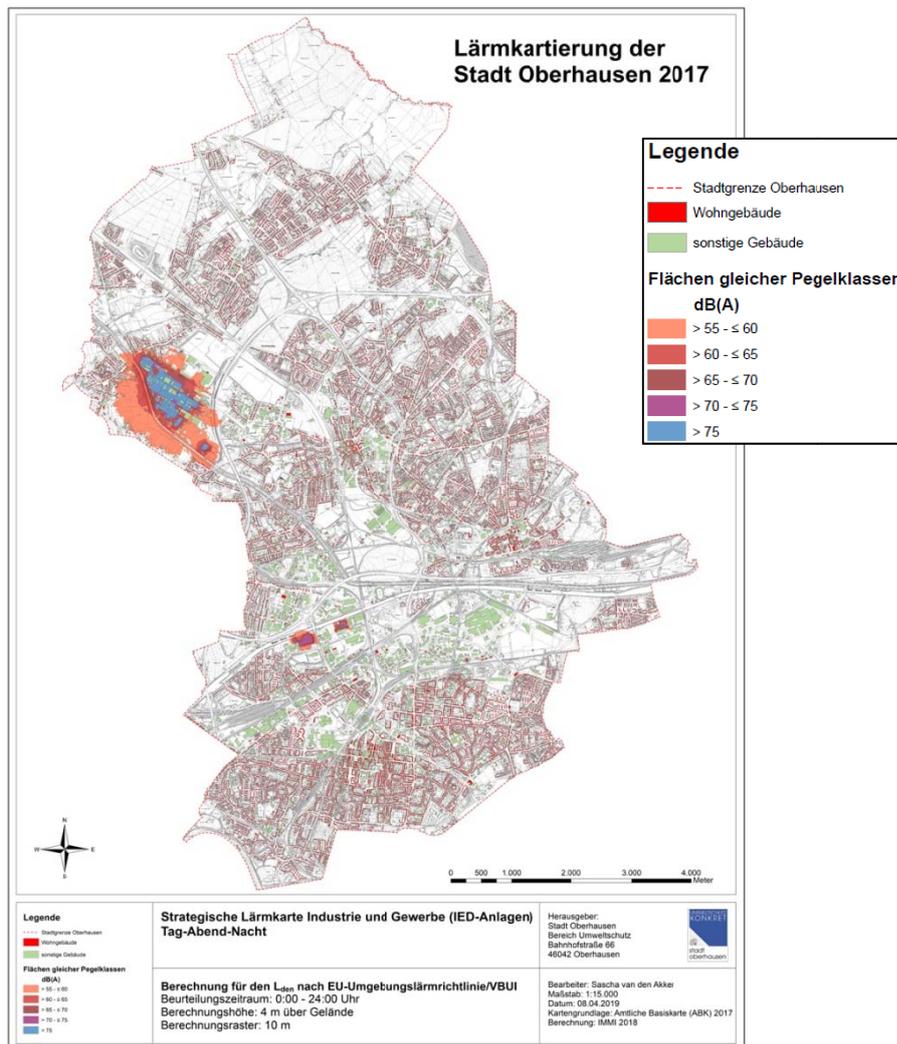
Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Nach der Änderung von IVU-Anlage zu IED-Anlagen waren in der Folge deutlich mehr Anlagen in Oberhausen zu kartieren. In der Lärmkartierung 2012 wurden zwei IVU-Anlagen kartiert. 2017 wurden insgesamt 27 IED-Anlagen kartiert. Die Daten zu den Anlagen wurden der Stadt Oberhausen durch das LANUV bereitgestellt. Für die GMVA Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH, bei der es sich um eine IED-Anlage handelt, wurden keine Daten bereitgestellt. Aus diesem Grund konnte keine Kartierung erfolgen.

- **Abbildung 6:** Lärmkarte L_{DEN} für IED-Anlagen, 2017



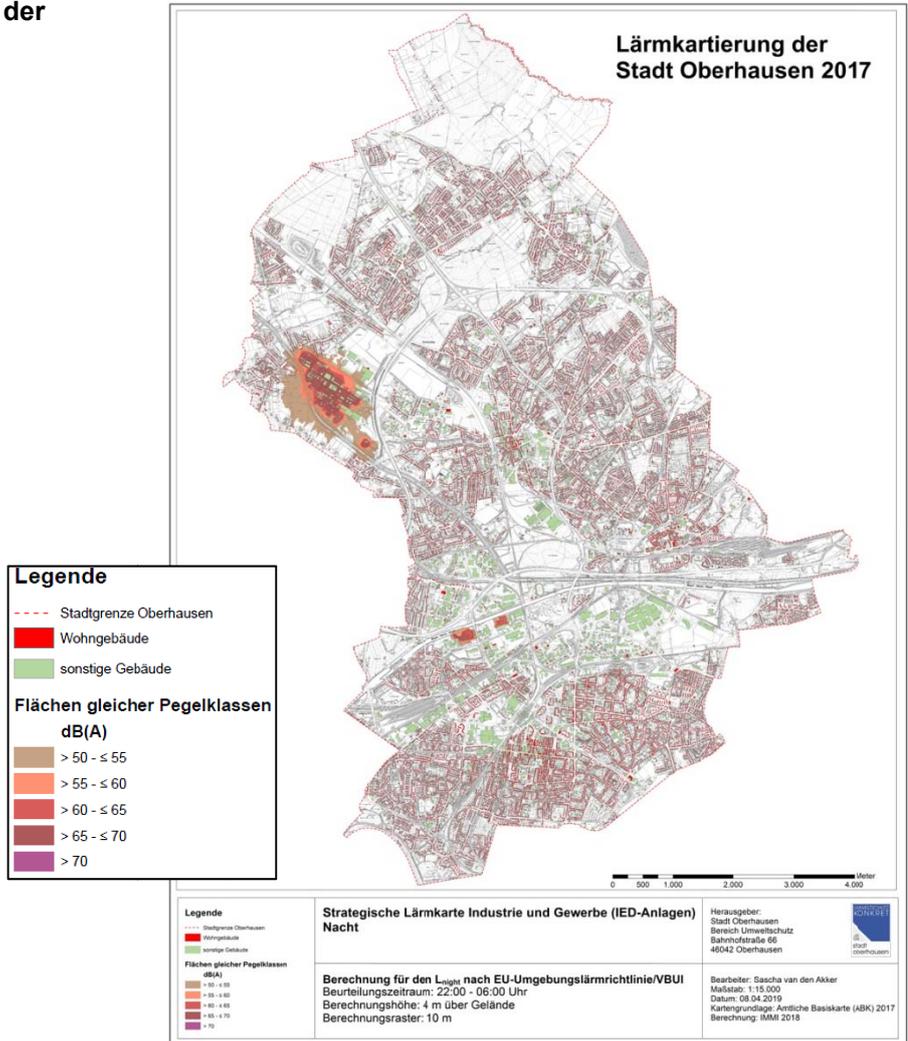
Stadt Oberhausen

● **Abbildung 7:** Lärmkarte L_{Night} für IED-Anlagen, 2017

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022



Schienenverkehr (Bund)

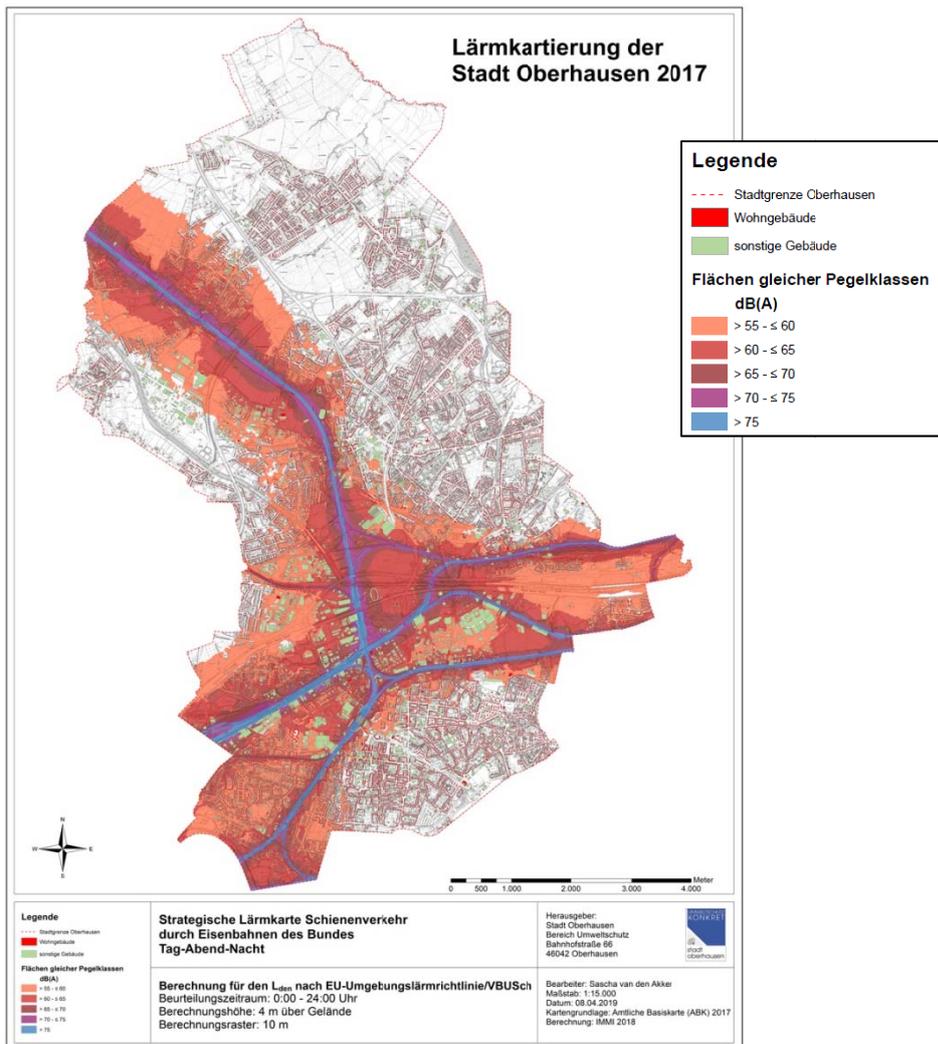
Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Für den Schienenverkehrslärm wurden alle Eisenbahnstrecken des Bundes kartiert. Dargestellt sind die Ergebnisse der Neuberechnung der Stadt Oberhausen.

- **Abbildung 8:** Lärmkarte L_{DEN} für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, 2017



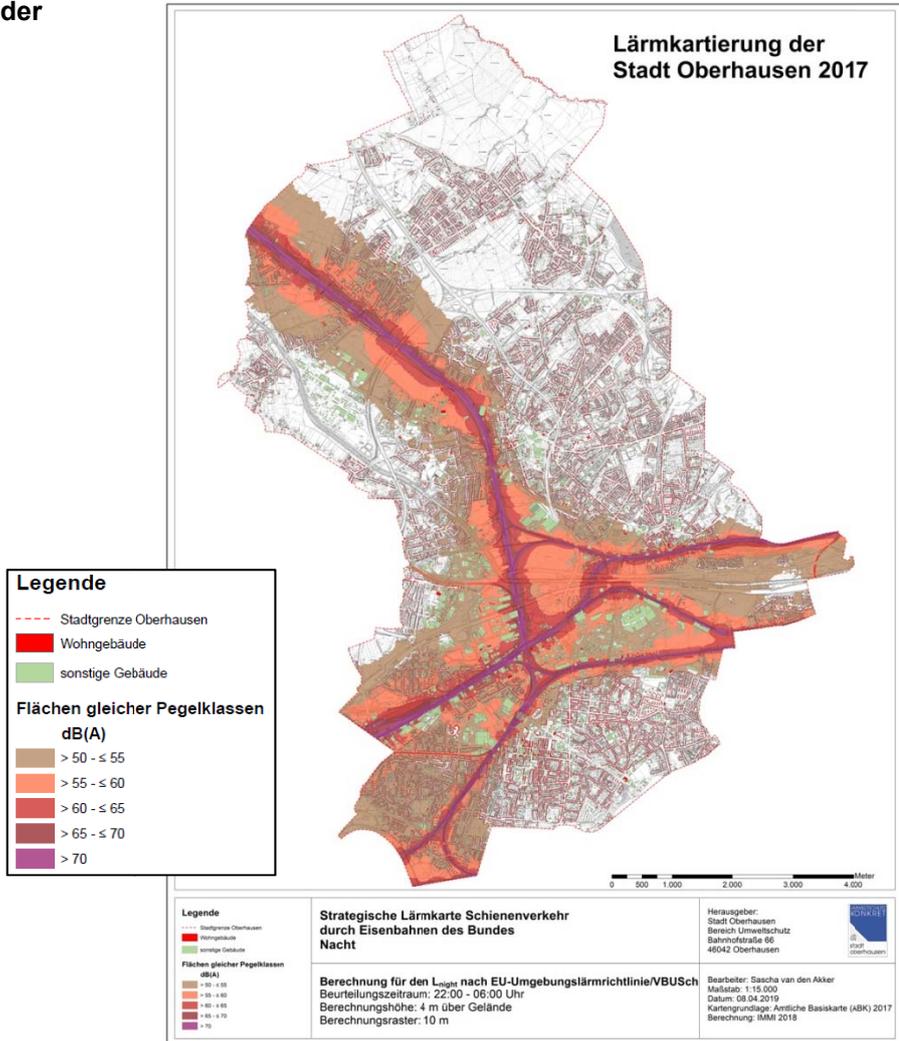
Stadt Oberhausen

● **Abbildung 9:** Lärmkarte L_{Night} für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, 2017

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022



2.1.2 Betroffenenstatistiken

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Die Kartierungsergebnisse enthalten Zahlenangaben nach Pegelklassen der durch die verschiedenen Emittenten belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser. Diese sind in den Betroffenenstatistiken dargestellt.

Straßenverkehr

In Abbildung 10 ist die Betroffenenstatistik der 3. Runde (Kartierung 2017) für das Gesamtstraßennetz in Oberhausen dargestellt.

- **Abbildung 10:** Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser²³, 2017

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	30.200	20.800	11.000	1.000	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	26.800	11.500	1.000	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	29,2	11,0	2,1

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	24.300	5.700	0
N Schulgebäude	111	3	0
N Krankenhausgebäude	16	4	0

In Abbildung 11 ist die geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen entsprechend der aktualisierten Kartierung 2020/2021 dargestellt.

²³ Stadt Oberhausen, Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Oberhausen, 2019

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

- **Abbildung 11:** Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen²⁴, 2020/2021

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	30.800	21.200	9.700	1.000	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	27.300	9.900	1.100	0	0

Insgesamt ergibt die Statistik 2021 noch 62.700 Lärmbetroffene mit einem L_{DEN} > 55 dB(A) und 38.300 Lärmbetroffene mit einem L_{Night} > 50 dB(A). Damit ist die Lärmbetroffenheit seit der Kartierung 2012 deutlich gesunken (81.300 Lärmbetroffene mit L_{DEN} > 55 dB(A) und 55.800 Lärmbetroffene mit L_{Night} > 50 dB(A)).

In den hohen Pegelklassen (L_{DEN} > 65, L_{Night} > 55 dB(A)) sinkt die Betroffenheit zwischen 2012 und 2020 um knapp ein Drittel (L_{DEN}) bzw. um knapp die Hälfte (L_{Night}).

Aber auch 2021 sind noch viele Betroffene Lärmbelastungen über dem gesundheitlichen Schwellenwert ausgesetzt. Mit einem L_{DEN} > 65 dB(A) sind 10.700 Menschen belastet, mit einem L_{Night} > 55 dB(A) 11.000 Menschen. Dies entspricht über 5% der Gesamtbevölkerung von Oberhausen.

²⁴ Stadt Oberhausen, Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Oberhausen, 2019

Straßenbahnverkehr

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

In Abbildung 12 ist die Betroffenenstatistik der 3. Runde für den Straßenbahnverkehr (Linie 112) in Oberhausen dargestellt.

- **Abbildung 12:** Geschätzte Zahl der von Lärm am Schienennetz der Straßenbahn in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser²⁵

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	300	700	0	0	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	400	400	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	0,6	0,2	0

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	500	0	0
N Schulgebäude	3	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Insgesamt sind 1.000 Menschen von Lärmpegeln L_{DEN} > 55 dB(A) und 800 Menschen von Lärmpegeln L_{Night} > 50 dB(A) betroffen. Damit hat die Lärm-betroffenheit ggü. 2012 etwas zugenommen (900 bzw. 700 Betroffene mit L_{DEN} > 55 dB(A) / L_{Night} > 50 dB(A)).

Die Anzahl der Betroffenen über dem gesundheitlichen Schwellenwert ist weiterhin gering. Einem L_{DEN} > 65 dB(A) sind keine Menschen ausgesetzt, einem L_{Night} > 55 dB(A) 400 Menschen (2012: 300 Menschen).

Die Belastungen sind räumlich begrenzt entlang der Straßenbahnstrecke.

²⁵ Ebenda, S. 1 ff.

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Gewerbe

In Abbildung 13 ist die Betroffenenstatistik der 3. Runde für die IED-Anlagen in Oberhausen dargestellt.

- **Abbildung 13:** Geschätzte Zahl der von Lärm an IED-Anlagen in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser²⁶

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	300	0	0	0	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	100	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	1,6	0,3	0,4

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	100	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Durch Lärmbelastungen von IED-Anlagen sind 300 Betroffene einem $L_{DEN} > 55$ dB(A) und 100 Betroffene einem $L_{Night} > 50$ dB(A) ausgesetzt. Betroffenheiten durch Belastungen oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes treten nicht auf.

In 2012 traten durch die kartierten IVU-Anlagen keine Lärmbelastungen oberhalb der Kartierungsschwelle entsprechend 34. BImSchV auf.

Flugverkehr

Es bestehen keine Lärmeinwirkungen durch Flugverkehr von Großflughäfen oder von sonstigen lärmrelevanten Flugplätzen oberhalb der Kartierungsschwelle entsprechend 34. BImSchV.

²⁶ Ebenda, S. 1 ff.

Schieneverkehr (Bund)

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

In Tabelle 3 sind die Betroffenenstatistiken zum Schienenverkehr (Bund) entsprechend dem Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Oberhausen dargestellt.

- **Tabelle 3:** Geschätzte Zahl der von Schienenverkehrslärm der Eisenbahnen des Bundes in Oberhausen belasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	29.800	9.900	3.300	1.100	300

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	24.200	7.200	2.700	800	200

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	29,7	8,8	2,5

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	22.800	2.400	200
N Schulgebäude	112	9	0
N Krankenhausgebäude	16	0	0

Die Betroffenenstatistiken zeigen, dass vom Schienenverkehrslärm an Eisenbahnen des Bundes insgesamt 44.400 Menschen von Lärmpegeln L_{DEN} > 55 dB(A) und 35.100 Menschen von Lärmpegeln L_{Night} > 50 dB(A) betroffen sind.

Auch Lärmbelastungen über dem gesundheitlichen Schwellenwert sind noch viele Betroffene ausgesetzt. Einem L_{DEN} > 65 dB(A) sind 4.700 Menschen ausgesetzt, einem L_{Night} > 55 dB(A) 10.900 Menschen.

Gegenüber der Lärmkartierung 2012 ist die Lärmbetroffenheit durch Schienenverkehrslärm oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes um 17% (L_{DEN}) bis 24% (L_{Night}) zurückgegangen.²⁷

²⁷ entsprechend Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 13.12.2021 können aus einem Vergleich der Ergebnisdaten der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes der Runde 3 mit den Ergebnissen aus der Stufe 2 „nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die maßgeblichen Ursachen der Unterschiede gezogen werden. Durch die Verwendung aktualisierter und zum Teil anderer Eingangsdaten sowie auch die qualitative Veränderung eingesetzter Daten und Prozesse wird die Isolation einzelner Faktoren, die zu einer Lärmsituation beitragen, erschwert.“

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Gesamtbilanz

Die Betroffenheitsstatistiken zeigen, dass von den vier kartierten Lärmquellen der 3. Runde der Straßen- und der Schienenverkehr (Bund) die maßgeblichen Emittenten in Oberhausen sind.

Der Straßenbahnverkehrslärm ist gegenüber den anderen beiden Lärmquellen von deutlich geringerer Bedeutung für die Lärmbelastungen in der Stadt Oberhausen. Die IED-Anlagen sowie der Fluglärm weisen in Oberhausen keine Belastungen oberhalb der gesundheitlichen Schwellenwerte (Auslösewerte der Lärmaktionsplanung) auf.

- **Tabelle 4:** Anzahl der Betroffenen über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung je Lärmquelle

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

Lärmquelle	$L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$	$L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$
Straßenverkehr	10.700	11.000
Schienenverkehr (Bund)	4.700	10.900
Straßenbahnverkehr	-	400
Gewerbe, IED-Anlagen	-	-
Flugverkehr	-	-

2.2 Bewertung der Lärmbelastungssituation

Die Lärmbelastungssituation wird zunächst einzeln für die in Oberhausen relevanten Schallquellen Straße, Straßenbahn und Schiene bewertet. Weiter erfolgt eine Gesamtlärbetrachtung zur Herausarbeitung von Bereichen, die nur in der Addition mehrerer Lärmquellen lärmbelastet sind. Im Anschluss werden die Belastungsursachen der Gesamtlärmbelastung analysiert.

2.2.1 Bewertung nach Schallquellen

Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der Schallpegel an bewohnten Gebäuden.

Der gebäudebezogene Lärmpegel stellt den maximalen Fassadenpegel dar, der an einem Gebäude vorliegt. In den nachfolgenden Karten (Karte 1 bis Karte 6, siehe Anlage) abgebildet sind alle Gebäude mit Wohnnutzung und einem Gebäudepegel:

- von $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$
(= Auslösewerte der Lärmaktionsplanung)

- von $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$
dieses Wertepaar wird ergänzend dargestellt; es weist auf besonders hohe Belastungen hin

Die grau dargestellten Gebäude haben entweder einen Gebäudepegel unterhalb von $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ oder sind unbewohnt.

Die Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden wird jeweils getrennt für den Straßen-, den Straßenbahn- und den Schienenverkehr dargestellt.

Straßen- und Straßenbahnverkehr

Karte 1 und Karte 2 bilden die räumliche Verteilung der Gebäude mit vom Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm beeinträchtigter Wohnnutzung nach den definierten Schwellenwerten ab.

- **Karte 1:** Lärmbelastung Straßen- und Straßenbahnverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN})
- **Karte 2:** Lärmbelastung Straßen- und Straßenbahnverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night})

(siehe Anhang)

Festzustellen ist, dass an vielen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet von Oberhausen die Gebäudepegel bei $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ liegen. In einzelnen Straßen (u.a. Mülheimer Straße) liegen die Lärmbelastungen auch bei $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$.

Auf den beiden Kartenausschnitten zum Straßenbahnverkehrslärm ist gut zu erkennen, dass die Lärmbelastungen durch den Straßenbahnverkehr geringer sind als durch den Straßenverkehr und räumlich begrenzt. Pegel des Straßenbahnverkehrs von $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ treten in der B 223 Mülheimer Straße südlich der Danziger Straße und am Hauptbahnhof Oberhausen nur in kurzen Abschnitten mit geringen Betroffenheiten (gerundet < 100 Menschen, siehe auch Tabelle 4) auf.

Schienenverkehr

Auf der Grundlage der von der Stadt Oberhausen durchgeführten Berechnungen zur Lärmbelastung der Schienenstrecken des Bundes werden die gebäudebezogenen Lärmpegel des Schienenverkehrs dargestellt.

Karte 3 und Karte 4 bilden die räumliche Verteilung der Gebäude mit vom Schienenverkehrslärm beeinträchtigter Wohnnutzung nach den definierten Schwellenwerten ab.

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

- **Karte 3:** Lärmbelastung Schienenverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN})
- **Karte 4:** Lärmbelastung Schienenverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night})

(siehe Anhang)

Die Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr erreichen oder überschreiten entlang vieler Schienenstrecken im Stadtgebiet die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ($L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$), häufig liegen sie auch über einem L_{DEN} von 70 dB(A) und einem L_{Night} von 60 dB(A) . Im Nachtzeitraum sind die Bereiche, in denen Gebäude von Lärmbelastungen betroffen sind, größer als ganztags.

2.2.2 Gesamtlärmbetrachtung

In der Gesamtlärmbetrachtung erfolgt die Bewertung der Lärmbelastungssituation auf Grundlage des Gesamtpegels, der sich aus den vier Schallquellen Straße, Straßenbahn, Schiene und IED-Anlagen zusammensetzt. Die Einzelpegel der vier Schallquellen werden dabei aufsummiert. Die Summenbetrachtung kommt dem menschlichen Empfinden der Lärmbelastung sehr nahe.

Gesamtlärmbelastung

Karte 5 und Karte 6 zeigen die Gesamtlärmbelastung von Straßen-, Straßenbahn-, Schienenverkehrs- und Gewerbelärm als gebäudebezogenen Schallpegel. Dabei werden die Pegel, die sich aus der Addition aller Schallquellen ergeben, ab einem $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ bzw. einem $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ dargestellt.

- **Karte 5:** Gesamtlärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN})
- **Karte 6:** Gesamtlärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night})

(siehe Anhang)

Sehr hohe Gesamtlärmbelastungen ($L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$) treten vor allem in den Bereichen auf, die bereits ohne Addition stark durch die jeweilige dominante Lärmquelle Straße bzw. Schiene belastet sind. Durch die Addition der Einzelpegel sind zusätzlich im Nahbereich mancher Schienenstrecken bei Überlagerung mit Straßenverkehrslärmbelastungen weitere Gebäude hohen Lärmbelastungen mit Pegeln von $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt. Der Gewerbelärm der IED-Anlagen sowie der Straßenbahnverkehrslärm sind von geringerer Bedeutung für die Gesamtlärmbetrachtung.

Belastungsursachen der Gesamtlärmbelastung

In den Karten 7 und 8 werden die Belastungsursachen der Gesamtlärmbelastung analysiert. Ab Gesamtpegeln von $L_{DEN} \geq 65$ bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) wird herausgearbeitet, ob diese Belastung durch eine Lärmquelle oder in der Überlagerung mehrerer Lärmquellen verursacht wird. Die IED-Anlagen sowie die Straßenbahn bleiben aufgrund ihrer geringen Bedeutung außen vor.

Unterschieden werden dabei folgende Kategorien

- Verursacher der hohen Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) ist ausschließlich der Straßenverkehr: Lärmbelastungen im Schienenverkehr liegen unter $L_{DEN} = 55$ bzw. $L_{Night} = 45$ dB(A) und haben damit weniger als 0,5 dB(A) Einfluss auf den Gesamtlärm
- der Straßenverkehr ist dominanter Verursacher der Lärmbelastung, d.h. der Lärmpegel des Straßenverkehrs ist um mindestens 3 dB(A) höher als der Lärmpegel des Schienenverkehrs
- Straßen- und Schienenverkehr sind gleichermaßen Verursacher der Lärmbelastung: der Unterschied der Lärmpegel im Straßen- und Schienenverkehr ist kleiner als 3 dB(A)
- der Schienenverkehr ist dominanter Verursacher der Lärmbelastung, d.h. der Lärmpegel des Schienenverkehrs ist um mindestens 3 dB(A) lauter als der Lärmpegel des Straßenverkehrs
- Verursacher der hohen Lärmbelastungen $L_{DEN} \geq 65$ bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) ist ausschließlich der Schienenverkehr: Lärmbelastungen im Straßenverkehr liegen unter $L_{DEN} = 55$ bzw. $L_{Night} = 45$ dB(A) und haben damit weniger als 0,5 dB(A) Einfluss auf den Gesamtlärm
- **Karte 7:** Belastungsursachen der Gesamtlärmbelastungen ganztags (L_{DEN})
- **Karte 8:** Belastungsursachen der Gesamtlärmbelastungen nachts (L_{Night})

(siehe Anhang)

Im Nahbereich der einzelnen Lärmquellen Straße und Schiene ist ausschließlich die jeweilige Lärmquelle der Verursacher hoher Lärmbelastungen. Bei parallel verlaufenden Straßen und Schienenstrecken verursachen die beiden Lärmquellen gemeinsam die hohen Lärmbelastungen (z.B. Autobahn), z.T. gleichermaßen, z.T. dominiert eine Lärmquelle.

2.3 Maßnahmenbereiche Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm

Die Lärmaktionsplanung hat zum Ziel, in Bereichen mit einer hohen Lärmbelastung und hohen Lärmbetroffenheiten mögliche Maßnahmen zur Lärmminimierung aufzuzeigen. Zur Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen ist es sinnvoll, Bereiche zusammenzufassen, die eine Konzentration von Belastungswerten aufweisen und daher maßnahmenrelevant sind.

Maßnahmenbereiche werden für den Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm definiert. Auf Grundlage der Lärmkartierung im Straßenverkehr werden trotz unterschiedlicher Zuständigkeiten bei der Maßnahmenumsetzung neben den kommunalen Straßen auch die Autobahnen miteinbezogen.

2.3.1 Lärmbetroffenheit durch Straßen- und Straßenbahnverkehr

Zur Priorisierung besonders belasteter Bereiche und zur Definition von Maßnahmenbereichen wird die Lärmbetroffenheit der Einwohner²⁸ Oberhausens räumlich differenziert ermittelt. Beim Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm erfolgt dies auf Ebene der Straßenabschnitte.

Zur Ermittlung der besonders belasteten Bereiche werden die Betroffenendichte, deren Verknüpfung mit der Höhe der Lärmbelastung und die Betroffenheit von lärmsensiblen Einrichtungen herangezogen.

Einwohnerbezogene Lärmbetroffenheit – Straßen- und Straßenbahnverkehr

Karte 9 und Karte 10 bilden die Betroffenendichte für den Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm ab. Die Betroffenendichte ergibt sich aus der Anzahl der betroffenen Einwohner²⁸ mit einem Lärmpegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) normiert auf 100 m Abschnittslänge.

- **Karte 9:** Betroffenendichte $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm
- **Karte 10:** Betroffenendichte $L_{Night} \geq 55$ dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm (siehe Anhang)

²⁸ die Darstellungen zur Lärmbetroffenheit basieren auf den Berechnungen nach VBEB, die eine Aufteilung der Einwohner eines Gebäudes auf unterschiedlich belastete Fassaden berücksichtigt; die Anzahl der Betroffenen ist damit in der Regel geringer als die Gesamteinwohnerzahl in den jeweils betrachteten Bereichen

Die Betroffenenichte ist an mehreren Straßen im Stadtbezirk Alt-Oberhausen besonders hoch. Darüber hinaus liegt eine Konzentration hoher Betroffenenichten im Stadtquartier Innenstadt vor.

Durch eine Verschneidung der betroffenen Einwohnerzahlen mit der Höhe der Lärmbelastung wird die einwohnerbezogene Lärmbetroffenheit ermittelt. Ergebnis ist eine Lärmkennziffer (LKZ)²⁹ für die belasteten Straßenabschnitte.

Die Lärmkennziffer ist vereinfacht ausgedrückt das Produkt aus der Anzahl der Menschen³⁰, die Lärmbelastungen von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) (Auslösewerte der Lärmaktionsplanung) ausgesetzt sind und dem Maß der Überschreitung dieses Wertes.

Karte 11 und Karte 12 bilden die räumliche Verteilung der Lärmkennziffer LKZ_{DEN} mit Pegeln ≥ 65 dB(A) und LKZ_{Night} mit Pegeln ≥ 55 dB(A) für den Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm ab. Auch die LKZ ist auf eine Abschnittslänge von 100 m normiert.

- **Karte 11:** Lärmkennziffer LKZ_{DEN} mit Pegeln ≥ 65 dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm
- **Karte 12:** Lärmkennziffer LKZ_{Night} mit Pegeln ≥ 55 dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm

(siehe Anhang)

Entlang einiger Hauptverkehrsstraßen liegt eine hohe LKZ_{DEN} bzw. LKZ_{Night} über 100 vor. Diese Bereiche sind - mit räumlichen Schwerpunktbildungen insbesondere in Alt-Oberhausen - über das gesamte Stadtgebiet von Oberhausen verteilt.

Auf einem langen Abschnitt der Straßenbahnstrecke auf der B 223 Mülheimer Straße liegt eine LKZ_{Night} zwischen 10 und 22 vor. Ansonsten gibt es nur auf kurzen Abschnitten Lärmbetroffenheiten.

²⁹ Bönninghausen und Popp, Lärmkennziffermethode – ein Beitrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Hrsg.: Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg 1988

³⁰ auch hier basieren die Angaben zur Betroffenheit auf den Berechnungen nach VBEB, siehe Fußnote 28

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Betroffene lärmsensible Einrichtungen

Für Schulen und Krankenhäuser als lärmsensible Einrichtungen nach Umgebungslärmrichtlinie sind Gebäudepegel von $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ als Auslösewert relevant.³¹

Nach den aktuellen Kartierungsergebnissen sind 2 Schulgebäude und 2 Krankenhausgebäude von Pegeln des Straßenverkehrs mit einem L_{DEN} von 65 dB(A) bzw. L_{Night} von 55 dB(A) (nur bei Krankenhäusern relevant) betroffen:

- Heinrich-Heine-Gymnasium und Elsa Brändström Gymnasium
- St. Josef Hospital und Evangelisches Krankenhaus Oberhausen

Vom Straßenbahnverkehrslärm sind keine lärmsensiblen Einrichtungen betroffen.

2.3.2 Definition von Maßnahmenbereichen

Entsprechend Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW (MUNLV) können als Kriterien zur Prioritätensetzung z.B. das Ausmaß der Pegelüberschreitung sowie die Anzahl der betroffenen Personen berücksichtigt werden.

Bei der Definition der Maßnahmenbereiche werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Lärmbetroffenheit der Wohnbevölkerung:
LKZ Straße und LKZ Straßenbahn jeweils auf Basis Fassadenpegel nach VBUS (Straße) bzw. VBUSch (Straßenbahn) bzw. VBEB mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $LKZ_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$
- Lärmpegel im Straßenabschnitt:
Anteil der Gebäude mit einem maximalen Fassadenpegel $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

Die beiden Kriterien kommen zur Anwendung, um zum einen die zuvor ermittelte Lärmbetroffenheit entsprechend der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung und zum anderen Betroffene von besonders hohen Lärmpegeln zu berücksichtigen.

³¹ Entsprechend VBEB wird für die Ermittlung der Immissionspegel an Schulen und Krankenhäusern ein energetischer Mittelwert der Fassadenpegel berücksichtigt.

Als Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung werden alle Straßenabschnitte betrachtet

- die zumindest in Abschnitten eine LKZ > 50 oder
- mindestens einen Anteil der Wohngebäude mit Lärmpegeln L_{DEN} von 70 dB(A) bzw. einem L_{Night} von 60 dB(A) von 20% haben und eine LKZ > 25 aufweisen.

Die Festlegung der Grenzen beider Kriterien erfolgte vor dem Hintergrund, möglichst viele Straßenabschnitte, an denen lärmbelastete Menschen wohnen, bei der Maßnahmenplanung zur Lärminderung zu berücksichtigen. Auf Basis der statistischen Verteilung der LKZ und unter dem Gesichtspunkt der Handhabbarkeit (kurzfristige Maßnahmenumsetzung in den nächsten 5 Jahren) wurden die Grenzen entsprechend im Lärmaktionsplan 2017 festgelegt.

Die Abgrenzung von Maßnahmenbereichen erfolgt neben der Betrachtung der oben genannten Kriterien über vergleichbare Verkehrsbelastungen (DTV), Schwerverkehrsanteile (Lkw und Bus), Geschwindigkeiten im Abschnitt und über die städtebauliche Struktur. Ein Straßenzug wird i.d.R. in mehrere Maßnahmenbereiche aufgeteilt, wenn hierbei deutliche Abweichungen auftreten.

Abschnitte mit erhöhten Belastungen werden nicht berücksichtigt, wenn sie eine Länge von unter 150 m besitzen und mit anderen Lärmschwerpunkten keinen zusammenhängenden Bereich bilden. Oftmals handelt es sich hierbei um Einzelgebäude oder auch um Einmündungs- bzw. Kreuzungsbereiche.

Im Ergebnis werden für die Stadt Oberhausen in der 3. Runde 35 Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung definiert.

2.3.3 Priorisierung von Maßnahmenbereichen

Auf Basis der Lärmbetroffenheit und der Lage von betroffenen lärmsensiblen Einrichtungen werden die zuvor definierten 35 Maßnahmenbereiche priorisiert.

Die Priorisierung für die Maßnahmenbereiche erfolgt in drei Stufen, die die Dringlichkeit der Maßnahmenentwicklung abbildet.

Die Lärmkennziffer stellt das zentrale Kriterium zur Priorisierung dar und wird für die festgelegten Maßnahmenbereiche, die in der Regel aus mehreren Abschnitten bestehen, neu berechnet. Zudem fließt der Anteil der Wohngebäude mit Gesamtlärmbelastungen über den Schwellenwerten der Lärmaktionsplanung mit ein.

In Abhängigkeit der Höhe der LKZ_{DEN} / LKZ_{Night} für Straßenverkehrslärm und dem Anteil der Wohngebäude mit Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr von $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A) werden folgende Prioritäten gebildet:

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Priorität 1:

Maßnahmenbereiche mit einer $LKZ_{DEN} / LKZ_{Night} > 200$ oder Maßnahmenbereiche mit einer LKZ_{DEN} / LKZ_{Night} zwischen 100 und 200 und $> 50\%$ der Gebäude mit Lärmpegeln $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

Priorität 2:

Maßnahmenbereiche mit einer $LKZ_{DEN} / LKZ_{Night} > 100$ oder Maßnahmenbereiche mit einer LKZ_{DEN} / LKZ_{Night} zwischen 50 und 100 und $> 35\%$ der Gebäude mit Lärmpegeln $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

Priorität 3:

Maßnahmenbereiche mit einer $LKZ_{DEN} / LKZ_{Night} > 50$ oder Maßnahmenbereiche mit einer LKZ_{DEN} / LKZ_{Night} zwischen 25 und 50 und $> 20\%$ der Gebäude mit Lärmpegeln $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

Bei lärmsensiblen Einrichtungen am Abschnitt (diese gehen nicht in die LKZ-Berechnung ein) werden die Maßnahmenbereiche ggf. in eine höhere Prioritätsstufe eingeordnet. Dies ist in keinem Maßnahmenbereich erfolgt.

Die insgesamt 35 Maßnahmenbereiche sind mit ihrer Priorisierung in Karte 13 dargestellt. Neben den Maßnahmenbereichen sind in der Karte auch weitere lärmbelastete Bereiche dargestellt.

In Tabelle 5 wird eine Übersicht über die Verteilung der Maßnahmenbereiche auf die drei Prioritätsstufen und die summierte Länge der Maßnahmenbereiche pro Prioritätsstufe abgebildet.

- **Karte 13:** Maßnahmenbereiche Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm und Prioritäten

(siehe Anhang)

- **Tabelle 5:** Übersicht über die Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung

Priorität	Anzahl der Maßnahmenbereiche	Gesamtlänge
1. Priorität	2	2,3 km
2. Priorität	8	3,4 km
3. Priorität	25	13,0 km
Summe	35	18,7 km

Die 2 Maßnahmenbereiche der 1. Priorität liegen auf der Mülheimer Straße, nördlich und südlich der Danziger Straße. Der südliche Bereich ist vom Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm betroffen.

Eine Konzentration von Maßnahmenbereichen tritt in den Bezirken Sterkrade und Alt-Oberhausen auf.

Im Anhang (siehe Anlage 1) befindet sich eine Tabelle mit den Maßnahmenbereichen und ihren Betroffenheitskriterien (LKZ, Anzahl der Betroffenen, Gebäudeanteil).

- **Anlage 1:** Maßnahmenbereiche - Betroffenheiten und Prioritäten

(siehe Anhang)

2.3.4 Vergleich der Maßnahmenbereiche der 2. und 3. Runde der Lärmaktionsplanung

Im Vergleich der Anzahl von Maßnahmenbereichen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung mit der 3. Runde ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe wies 63 Maßnahmenbereiche aus, davon sind 44 Maßnahmenbereiche (oder Teilbereiche davon) nicht mehr den Maßnahmenbereichen der 3. Runde mit den Prioritäten 1-3 zuzuordnen. Bei 15 Maßnahmenbereichen aus der 2. Stufe hat sich die Priorität in der 3. Runde verändert.

Die Gründe für den Entfall von Maßnahmenbereichen und auch für die Veränderung der Priorität sind

- die Umsetzung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (siehe auch Kapitel 3 Umsetzungsbilanz der Lärmaktionspläne 1. und 2. Stufe)
- die Fortschreibung oder Korrektur von Modelldaten (Verkehrsmengen, Schwerverkehrsanteile, Geschwindigkeiten, Fahrbahnbeläge)
- die Veränderungen in den Betroffenheiten (Einwohnerdaten)
- die Umsetzung weiterer Maßnahmen

Maßnahmenbereiche der 2. Stufe, die nicht mehr den Maßnahmenbereichen der 3. Runde mit den Prioritäten 1-3 zugeordnet werden können, sind dennoch als lärmbelastete Bereiche (minderer Priorität) relevant. Lediglich 6 Maßnahmenbereiche entfallen komplett, da diese nach Umsetzung von Maßnahmen keine oder nur sehr geringe Lärmkonflikte aufweisen.

Die Maßnahmenbereiche minderer Priorität in der 3. Runde werden nicht im Lärmaktionsplan behandelt. Soweit aber für diese entwickelte Maßnahmen noch offen sind, sollen diese weiterverfolgt werden.

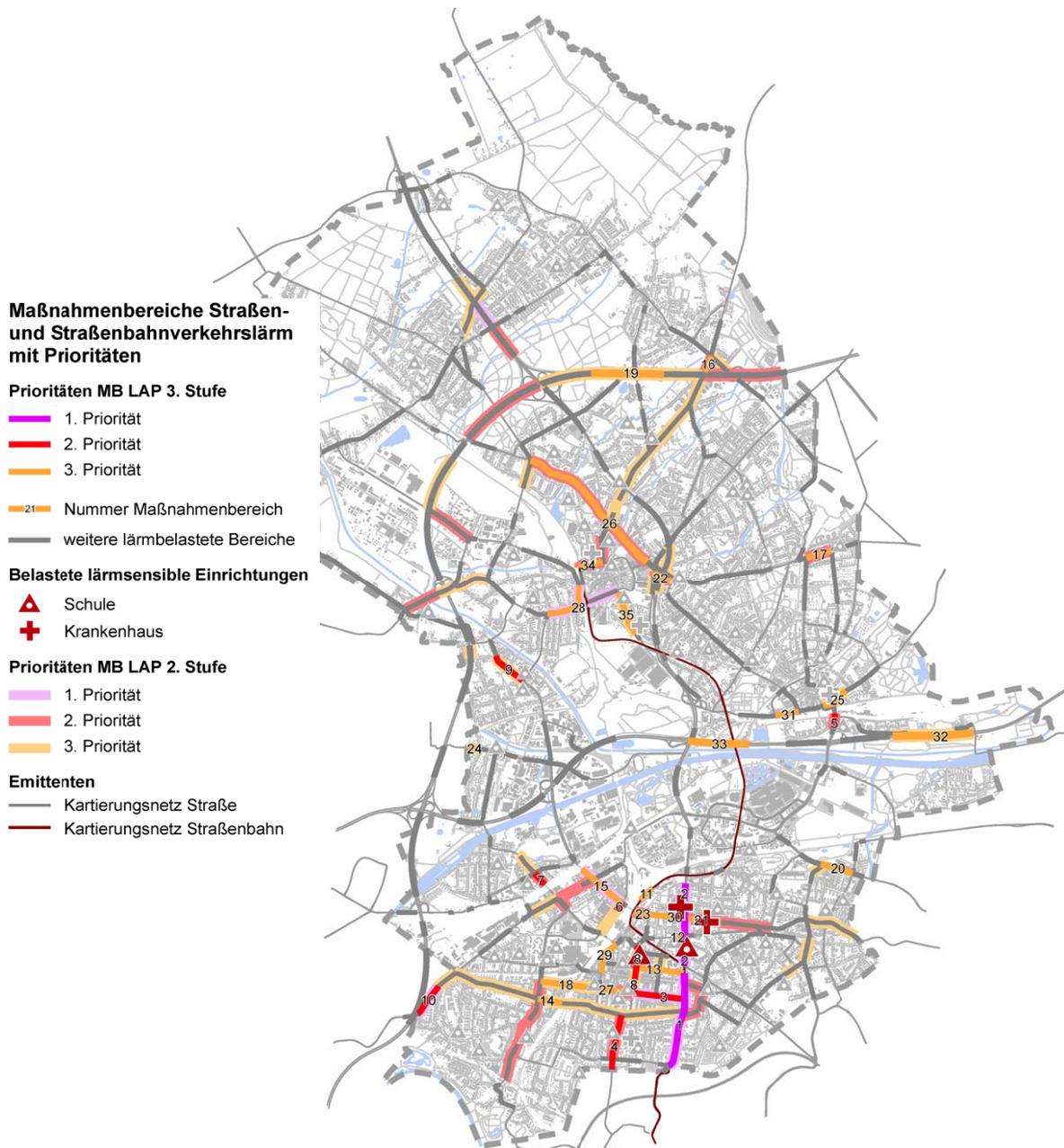
Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Acht Maßnahmenbereiche wurden auf Basis der aktuellen Lärmkartierung neu definiert, darüber hinaus wurden für eine bessere Ausdifferenzierung von Maßnahmenbereichen acht neue Teilabschnitte gebildet.

● **Abbildung 14:** Vergleich der Maßnahmenbereiche 2. Stufe und 3. Runde mit Prioritäten



2.4 Analysen zur Belastungssituation in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung

Im Straßenverkehr werden als Emissionsfaktoren insbesondere die Eingangsdaten zur Lärmberechnung, wie Verkehrsmengen, Schwerverkehrsanteile, Geschwindigkeiten und Fahrbahnbeläge, herangezogen.

Im Anhang befindet sich eine umfassende Tabelle mit den wesentlichen Emissionsfaktoren im Kfz-Verkehr für alle Maßnahmenbereiche (siehe Anlage 2).

- **Anlage 2:** Maßnahmenbereiche - Emissionsfaktoren Kfz-Verkehr

(siehe Anhang)

Kfz-Verkehrsmengen

Der Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Lärmbelastung kann folgendermaßen veranschaulicht werden:

- Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 3 dB(A).
- Eine Verzehnfachung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 10 dB(A), d.h. eine Verdopplung der Lautstärke.
- Eine wahrnehmbare Differenz in der Lärmbelastung von 1 dB(A) besteht bei Änderungen der Verkehrsmenge um mindestens 20%.

Karte 14 zeigt die Kfz-Verkehrsbelastungen im gesamten Untersuchungsnetz mit Werten bis 140.000 Kfz/24h.

- **Karte 14:** Kfz-Querschnittsbelastung im Kartierungsnetz

(siehe Anhang)

Hohe Lärmimmissionen bei vergleichsweise niedrigen Verkehrsbelastungen treten bei geringen Abständen der Bebauung zur Lärmquelle und/ oder Straßenräumen mit beidseitig geschlossener Bebauung auf, z.B. in der Hermann-Albertz-Straße.

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Schwerverkehrsanteile

Die Emissionspegel sind neben den Verkehrsbelastungen auch von der Zusammensetzung des Verkehrs abhängig. Der Schwerverkehr (SV = Lkw und Bus) ist ein wesentlicher Faktor des Straßenverkehrslärms.

Folgend wird auf die SV-Anteile im Nachtzeitraum eingegangen, da dieser in der Regel der kritischere Zeitraum ist. Es ist davon auszugehen, dass im Nachtzeitraum die Lärmsensibilität und Betroffenheit der Wohnbevölkerung höher ist.

Die SV-Anteile in den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans Oberhausen liegen in der Nacht (22-6 Uhr) bei überwiegend maximal 5% auf Straßen im Stadtgebiet. An wenigen kommunalen Straßen treten SV-Anteile nachts von 10% auf, in Ausnahmefällen auch von 20%. Auf den Autobahnen A 2, A 42 und A 3 liegt der SV-Anteil bei maximal 30%, auf der A 516 nur bei 10%. Auf der ÖPNV-Trasse, die nur von den Bussen und der Straßenbahn genutzt wird, liegt der SV-Anteil bei 100%.

Die der Kartierung zugrunde gelegten SV-Anteile sind in Karte 15 dargestellt.

- **Karte 15:** Schwerverkehrsanteile im Kartierungsnetz nachts

(siehe Anhang)

Geschwindigkeiten

Lärmbelastungen nehmen mit niedrigeren Geschwindigkeiten ab. So beträgt z.B. der Unterschied zwischen 70 km/h und 50 km/h etwa 2 dB(A), zwischen 50 km/h und 30 km/h etwa 2,5 dB(A).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Maßnahmenbereichen beträgt weitestgehend 50 km/h. Auf einigen Streckenabschnitten des Hauptnetzes gilt auch nur 30 oder 40 km/h ganztags oder aber 30 km/h nachts. Auf den Autobahnen A 2 und A 42 gibt es weitestgehend keine Geschwindigkeitsbeschränkungen. Im südlichen Teilabschnitt der A 3 bis Oberhausen-Holten ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h angeordnet. Auf der A 516 gilt für Pkw eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h nachts.

Die der Kartierung zugrunde gelegten Geschwindigkeiten im gesamten Kartierungsnetz sind in Karte 16 dargestellt.

- **Karte 16:** Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz (Tag)

- **Karte 17:** Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz (Nacht)

(siehe Anhang)

Fahrbahnoberflächen

Art und Zustand des Fahrbahnbelags wirken sich auf die Lärmbelastungssituation aus.

In der Lärmkartierung wurden Abschläge für Fahrbahnoberflächen mit lärmminderndem Asphalt von -2, -3 und -5 dB berücksichtigt.

Sechs der aktuellen Maßnahmenbereiche weisen zum Zeitpunkt der Kartierung bereits lärmindernden Fahrbahnbelag auf:

- B 223 Mülheimer Straße, Tannenbergstraße - Danziger Straße
- Hermann-Albertz-Straße, Mülheimer Straße - Wörthstraße
- L 215 Buschhausener Straße, Hansastrasse - Bahnbrücke
- L 287 Neumühler Straße / West- / Ostrampe, Ostrampe - Mecklenburger Straße
- A 42, Konrad-Adenauer-Allee - Höhe Scheuerstraße
- L 287 Brandenburger Straße, Steinbrinkstraße - Wilhelmstraße

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

3 Umsetzungsbilanz der Lärmaktionspläne 1. und 2. Stufe

Ein wesentlicher Faktor für die geringeren Lärmbetroffenheiten und den Rückgang der Anzahl der Maßnahmenbereiche zur Lärmaktionsplanung in der 3. Runde sind die im Rahmen der Lärmaktionsplanung umgesetzten Maßnahmen sowie weitere Maßnahmen, die zur Lärminderung beigetragen haben.

In der nachfolgenden Tabelle sind umgesetzte Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans der 2. Stufe dargestellt.

- **Tabelle 6:** umgesetzte Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans 2. Stufe

MB-Nr.		Straße und Abschnitt	umgesetzte Maßnahmen
2. Stufe	3. Runde		
2	1	B 223 (Mülheimer Straße), Helmholtzstraße - Landwehr	Lärmreduzierte Straßenbahnfahrzeuge (z.T. umgesetzt)
3	3	Hermann-Albertz-Straße, Mülheimer Straße - Wörthstraße	Tempo 30 nachts Fahrbahnsanierung mit lärmmin- derndem Asphalt (KIF ³²)
4	15	L 215 (Buschhausener Straße), Hansastrasse - Bahnbrücke	Fahrbahnsanierung mit lärmmin- derndem Asphalt (KIF)
5	28	L 287 (Neumühler Straße/West/Ostrampe), Ostrampe - Mecklenburger Straße	Tempo 30 nachts Fahrbahnsanierung mit lärmmin- derndem Asphalt (KIF)
6	--	L 287 Friedrichstraße, Ostrampe - Steinbrinkstraße	Fahrbahnsanierung mit lärmmin- derndem Asphalt (KIF)
7	2	B 223 (Mülheimer Straße), Tannen- bergstraße - Danziger Straße	Fahrbahnsanierung mit lärmmin- derndem Asphalt
9	--	L 452 Duisburger Straße (Ost), Buschhausener Straße - Concordia- straße	Tempo 30 nachts
10	7	K 19 (Wilmsstraße), Bahnbrücke - Wunderstraße	Tempo 30 nachts
11	5	L 450 (Osterfelder Straße), Cherus- kerstraße - Waghalsstraße	Tempo 30 nachts
12	--	K 19 Concordiastraße, Bebelstraße - Duisburger Straße	Fahrbahnsanierung mit lärmmin- derndem Asphalt, Kanalbau 2015
13	--	Rolandstraße, Mülheimer Straße - Straßburger Straße	Tempo 30 ganztags
16	--	Eckstraße/ Straßburger Straße, Mülheimer Straße - Rolandstraße	Tempo 30 ganztags

³² KIF: Kommunalinvestitionsförderungsprogramm

MB-Nr.		Straße und Abschnitt	umgesetzte Maßnahmen
2. Stufe	3. Runde		
19	17	L 155 (Teutoburger Straße), Bergstraße - Rothebuschstraße	Anlage von Radfahr-/ Schutzstreifen
22	--	K 5 Bebelstraße, Alsterfeld - Roonstraße	Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt, von Alsterfeld bis Heiderhöfen (KIF), Langfristig: von Heiderhöfen bis Roonstraße
23	--	K 15 Steinbrinkstraße (Nord), Postweg - Brandenburger Straße	Tempo 30 ganztags, Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt (von Hospitalstraße bis Brandenburger Straße) (KIF)
24	24	K 1 Falkensteinstraße, Mülheimer Straße - Knappenstraße	Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt, von Liebknechtstraße bis Knappenstraße (KIF/2020)
29	29	K 10 Weißensteinstraße, Erlenstraße - Autobahnbrücke A 3	Tempo 30 nachts
30	27	Hermann-Albertz-Straße, Friedrich-Karl-Straße - Lothringer Straße	Tempo 30 nachts
32	--	L 450 Mellinghofer Straße (Nord), 50 m nördl. Rudolfstraße - Essener Straße	Tempo 30 ganztags (von Essener Straße bis Königsberger Straße)
33	--	K 14 Grenzstraße, Mülheimer Straße - Bebelstraße	Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt (KIF), von Mülheimer Straße bis Bahnunterführung (2020)
35	--	L 621 Postweg, Autobahnbrücke A 516 - Holtener Straße	Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Fahrbahnbelag (KIF/2019)
36	24	Lindner Straße, Skagerakstraße - Stadtgrenze	Tempo 30 nachts
38	--	L 215 Weierstraße, Weseler Straße - Bahnbrücke	Tempo 30 nachts, Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Fahrbahnbelag (KIF/2019)
42	--	L 450 Mellinghofer Straße (Süd), Dieningstraße - Wehrstraße	Tempo 40 von Königsberger Straße (LAP I)
46	--	L 621 Kirchhellener Straße/ Postweg, Kirchhellener Straße - Autobahnbrücke A 516	Tempo 30 ganztags (Joseph-Haydn-Weg bis A2-Brücke)
51	--	K 1 Nathlandstraße, Mellinghofer Straße - Stadtgrenze	Tempo 30 nachts (Hausmannsfeld - Stadtgrenze), Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt (KIF/2019) (Mellinghofer Straße - Hausmannsfeld)
57	18	Roonstraße, Friedrich-Karl-Straße - Bebelstraße	Tempo 30 nachts
58	--	Wehrstraße, Eichstraße - 50 m südwestl. Wehrstraße	Tempo 30 ganztags (Mellinghofer Straße bis Hahnenstraße)
61	6	L 215 (Hansastraße), Concordiastraße - Buschhausener Straße	Tempo 30 nachts

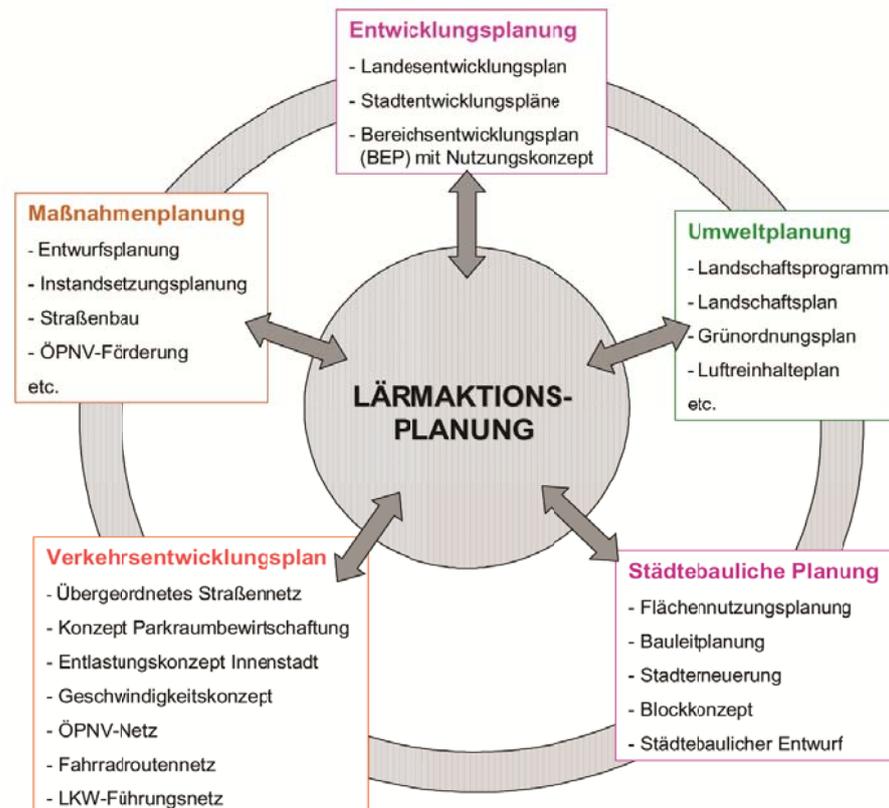
4 Aktualisierung der strategischen Ansätze zur Lärm-minderung

Entsprechend des Managementansatzes der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie erfolgt die Maßnahmenentwicklung zur Lärm-minderung in einem zweistufigen Verfahren:

- zum einen werden in gesamtstädtisch-strategischen Ansätzen geeignete Strategien zur Lärm-minderung im Kontext mit Stadt- und Verkehrsentwick- lung erarbeitet und
- zum anderen werden in den Maßnahmenbereichen Handlungsspielräume und Maßnahmen zur Lärm-minderung identifiziert und entwickelt.

Die gesamtstädtisch-strategischen Ansätze stellen eine geeignete Ebene dar, um in einer wechselseitigen Verzahnung mit anderen Planebenen zu einer langfristigen Lärm-minderung beizutragen.

- **Abbildung 15:** Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen³³



³³ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - zweite Aktualisierung - 2017, S. 11

Im Lärmaktionsplan der 2. Stufe sind die grundsätzlichen Strategien zur Verringerung der Lärmbelastung und deren Zusammenhänge mit der Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Stadt Oberhausen umfassend dargestellt.

Hierbei wurden Wechselwirkungen insbesondere mit folgenden Planungen und Maßnahmen gesehen

- Stadtentwicklungskonzept (STEK), u.a. mit Vorschlägen zur Begrünung des Straßenraums
- Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen
- Energie- und Klimaschutzkonzept, u.a. mit Verstärkung des Kfz-Verkehrs
- Mobilitätskonzept im Rahmen des Mobilitätsmanagements
- Luftreinhalteplan, u.a. mit Lkw-Routenkonzept
- Straßenneubaumaßnahmen, u.a. der Bau der L 215n zwischen der Weierstraße im Osten und der Weseler Straße/ Sternstraße im Westen
- Lärmaktionsplan der 1. Stufe, u.a. mit Maßnahmen wie Lkw-Nachtfahrverbot, Geschwindigkeitsreduzierungen, straßenräumliche Maßnahmen
- Maßnahmen aus dem Kommunalinvestitionsförderungsprogramm (KIF) zur Fahrbahnsanierung
- Verbindliche Bauleitplanung mit Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes und Definition von Anforderungen an den passiven Lärmschutz

Mit der Aktualisierung des Lärmaktionsplans werden aktuelle Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie weitere Umweltplanungen in Oberhausen aufgegriffen und die Wechselwirkungen mit der Lärmaktionsplanung beschrieben.

4.1 Aktuelle Handlungsansätze in den Strategiefeldern der Lärmaktionsplanung

4.1.1 Stadtentwicklung

In einer kompakten Stadtstruktur und daraus resultierenden kurzen innerstädtischen Wegen besteht ein wesentliches Potential zur Lärminderung. Durch die Flächennutzung und das Verkehrsangebot kann hierbei langfristig Einfluss auf das Kfz-Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Verkehrslärm genommen werden.

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege sind der Erhalt und die Schaffung hoher Nutzungsmischungen und -dichten in der Stadt sowie Einkaufsmöglichkeiten in den Wohngebieten sehr wichtig. Durch Orientierung auf kurze Wege, die nach Möglichkeit ohne individuelle Kraftfahrzeuge zu bewältigen sind, können lärmverursachende Verkehre reduziert oder zumindest ein weiterer Anstieg vermieden werden. Darüber hinaus ist eine Siedlungsentwicklung in gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossenen Bereichen Voraussetzung für eine umweltfreundliche Abwicklung auch von Wegen auf mittlerer Distanz.

Stadtentwicklungskonzept (STEK)³⁴ für Oberhausen

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) behandelt den Planungshorizont 2020 und wurde im Oktober 2008 vom Rat beschlossen. Das Stadtentwicklungskonzept konkretisiert den RFNP für die Stadt. Mit ihm wird u.a. das Ziel einer den Freiraum schonenden Siedlungsentwicklung weiter verfolgt. Die städtebauliche Entwicklung soll als Innenentwicklung mit dem Schutz und der Entwicklung zentraler Bereiche/ Innenstädte in Oberhausen erfolgen. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2020 hat weiterhin Gültigkeit.

4.1.2 Verkehrs(entwicklungs)planung

Eine Vielzahl von Wirkungszusammenhängen und gemeinsamen Maßnahmenansätzen bestehen zwischen der Lärmaktionsplanung und der Verkehrsentwicklung.

Neben den Effekten der Lärminderung durch Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten sind als positiver Synergieeffekt bei sinkenden Verkehrsbelastungen größere Handlungsspielräume im Straßenraum vorhanden, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Straßenraumqualität genutzt werden können.

Aktuelle Planungen³⁵, die die umweltverträgliche Verkehrsentwicklung sowie die Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes in Oberhausen als Bestandteil haben, sind

- das Mobilitätskonzept Oberhausen³⁶ (laufend)
- der Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Oberhausen

³⁴ Stadt Oberhausen, Stadtentwicklungskonzept Oberhausen 2020 (STEK 2020), www.oberhausen.de

³⁵ z.T. noch in Aufstellung

³⁶ siehe auch Bezirksregierung Düsseldorf, Luftreinhalteplan (LRP) Oberhausen in der Fassung vom 22.10.2020, Maßnahme OB.63

- das Parkraumbewirtschaftungskonzept Oberhausen (2018)³⁷
- die Nahmobilitätskonzepte für Alt-Oberhausen (Entwurfassung), Osterfeld und Sterkrade
- das Radverkehrskonzept (laufend) und Einzelprojekte zur Radverkehrsförderung

Mobilitätskonzept Oberhausen³⁸

Um die zukünftigen Ziele bzw. Leitbilder der konzeptionellen Verkehrsplanung festzulegen, wurde 2016 die Aufstellung eines neuen kommunalen Mobilitätskonzepts beschlossen. Das Mobilitätskonzept soll ein verkehrliches Leitbild mit Werte- und Handlungszielen sowie ein umfassendes Maßnahmenkonzept beinhalten.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept zeigen, dass die Stadt Oberhausen Nachholbedarf im Bereich der Mobilität hat. Zur Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität und zur Erreichung der Verkehrswende soll daher ein geeignetes Leitbild mit einem Umsetzungskonzept für Oberhausen erarbeitet werden.

Nahverkehrsplan 2017 für die Stadt Oberhausen³⁹

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen wurde am 13.02.2017 durch den Rat der Stadt Oberhausen verabschiedet.

Die Umweltschutzziele des Nahverkehrsplans sind:

„Zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm sowie zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung sollen möglichst hohe Verkehrsanteile mit dem ÖPNV befördert werden. Dazu sollte der ÖPNV die Mobilität der Bevölkerung bedarfsgerecht sicherstellen und auf diese Weise eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten.“

Neben den positiven Umweltwirkungen, die aus Verkehrsverlagerungen zugunsten des ÖPNV resultieren, soll das Oberhausener ÖPNV-System selbst ressourcenschonend gestaltet werden und möglichst wenig Schadstoff- oder

³⁷ siehe Stadt Oberhausen, Drucksache Nr. B/16/3356-01, Beschlussvorlage für den Rat der Stadt am 19.03.18

³⁸ siehe auch Bezirksregierung Düsseldorf, Luftreinhalteplan (LRP) Oberhausen in der Fassung vom 22.10.2020, Maßnahme OB.63

³⁹ Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Nahverkehrsplan 2017 für die Stadt Oberhausen, 2017

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Lärmemissionen verursachen. Dazu dient u.a. die Straßenbahn, die lokal emissionsfrei verkehrt. Im Busverkehr werden zurzeit zwei Hybridbusse eingesetzt, die vor allem den Schadstoffausstoß gegenüber Dieselnissen reduzieren. Seit Oktober 2015 werden zudem im Linienbetrieb erfolgreich zwei Elektrobusse eingesetzt. [...] Auch der VRR betont die positiven Umweltwirkungen von Hybrid- und Elektrobussen und will die Verkehrsunternehmen finanziell sowie fachlich unterstützen.“⁴⁰

ÖPNV-Elektrifizierung

Entsprechend Nahverkehrsplan 2017 haben sich die Stadt Oberhausen und die STOAG zum Ziel gesetzt, im ÖPNV elektrisch betriebene Fahrzeuge einzusetzen, um unter anderen die Lärm- und Schadstoffbelastung zu senken. Dazu dient einerseits die elektrisch betriebene Straßenbahn. Zum anderen hat die STOAG (mit Stand 2019) bereits 5 Elektro- und 2 Hybridbusse zur Verfügung. Die für 2021 vorgesehenen 15 Elektrobusse sind bestellt, der Zugang wird im 3. Quartal 2022 erwartet. Grundsätzlich sollen keine dieselnbetriebenen Fahrzeuge mehr beschafft werden und die gesamte Flotte auf alternative Antriebe, vermutlich batterieelektrisch, umgestellt werden. Entsprechend der aktuellen Vorplanung ist vorgesehen, bis 2034 die Busflotte umgestellt zu haben.⁴¹

Exkurs:

Lärmindernde Wirkungen einer Elektrifizierung des ÖPNV

In Bezug auf die Elektrifizierung des ÖPNV zeigen eine vorliegende Messung sowie eine Studie die möglichen Lärminderungen auf. In einer öffentlichen Vergleichsmessung des Landratsamtes Hohenlohekreis in 2014 wurde „für eine simulierte Haltestellensituation beim Einsatz eines aktuellen Elektrobusses im Vergleich zur Messung eines neuen Euro-6-Dieselnbus (12 m) vergleichbarer Größe ein um mehr als 16 dB(A) niedriger Pegel festgestellt“.⁴² In derselben Messung wurde bei einer Vorbeifahrtmessung (ohne Geschwindigkeitsangabe) noch eine Pegeldifferenz von 8 dB(A) ermittelt.

⁴⁰ Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Nahverkehrsplan 2017 für die Stadt Oberhausen, 2017, S. 27

⁴¹ Informationen der STOAG

⁴² <https://roter-renner.de/nc/detail/datum/2014/11/24/gemessen-dieselnbus-25-mal-lauter.html>

Eine systematische Untersuchung erfolgte mit der Studie „Elektrische Antriebe im Busverkehr: Potenziale für die Minderung von Lärmimmissionen in der Stadt“⁴³ über drei verschiedene Ansätze: die schalltechnische Analyse, die Modellierung realer Strecken und die subjektive Wahrnehmung. Wesentliche Ergebnisse sind:

- bei Vorbeifahrten mit konstanter Geschwindigkeit liegen die Schallemissionen der elektrifizierten Busse bei Geschwindigkeiten unter 40 km/h deutlich unterhalb des Pegels des Dieselmotors; die Differenz wird jedoch mit zunehmender Geschwindigkeit kleiner; dies ist auf den größeren Einfluss des Roll- und Strömungsgeräuschs bei höheren Geschwindigkeiten zurückzuführen.⁴⁴
- an Beschleunigungsstrecken beträgt die Differenz zwischen dem lautesten und dem leisesten Bus 5 dB(A).“
- im Realverkehr erreichbare Pegelminderungen werden durch das mengenmäßige Verhältnis der Elektro-Busse zum Aufkommen von Pkw und Lkw oder vereinfacht durch den Bus-Anteil am Gesamtverkehr bestimmt: „Während in Situationen mit geringeren Geschwindigkeiten und ohne Lkw-Verkehr Pegelminderungen von mehr als 1 dB(A) bereits bei einem Busanteil von 2 Prozent auftreten, ist eine Pegelminderung gleicher Höhe in Situationen mit höheren Geschwindigkeiten erst ab etwa 6 Prozent zu beobachten.“⁴⁵

Parkraumbewirtschaftungskonzept Oberhausen⁴⁶

Zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung wurde ein gesamtstädtisches Konzept zur Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums erstellt, das neben einer Verringerung des Parksuchverkehrs und der dadurch induzierten Lärmbelastungen die Verständlichkeit, die Übersichtlichkeit und den Verkehrslenkungseffekt optimieren soll.

⁴³ Universität Stuttgart, Städtebau-Institut, Elektrische Antriebe im Busverkehr: Potenziale für die Minderung von Lärmimmissionen in der Stadt, Ergebnisse und Praxisempfehlungen aus dem Projekt „Leis-E“ im Programm „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

⁴⁴ ebenda, S. 10 - 11

⁴⁵ ebenda, S. 23

⁴⁶ Stadt Oberhausen, Drucksache Nr. B/16/3356-01, Beschlussvorlage für den Rat der Stadt am 19.03.2018

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Radverkehrskonzept⁴⁷ und Einzelprojekte zur Radverkehrsförderung

Die Stadt Oberhausen stellt derzeit im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzeptes ein Radverkehrskonzept auf. Das Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein verkehrliches Leitbild mit Werten und Handlungszielen für die nächsten Jahre darzustellen. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde hierzu auch das Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen um ein Radverkehrsmodell ergänzt. Dies erlaubt es, die insbesondere noch aus der Netzplanung aufzustellenden Radverkehrsmaßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu untersuchen.

Für eine Radschnellverbindung Bottrop - Oberhausen - Mülheim-Styrum⁴⁸ wird eine Machbarkeitsstudie erstellt. Der Radschnellweg soll unter anderem das Ziel haben, das Stadtgebiet an andere Radschnellwege anzubinden. Aus 2021 liegt eine Variantenbewertung zu verschiedenen Trassenvarianten vor.

Aktuell geplante weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, für die Förderanträge eingereicht wurden, sind

- Aufwertung der Straßenquerungsstellen an Radwegetrassen in Oberhausen (RadQuerung)⁴⁹ und
- Fahrradabstellanlagen mit integriertem Lastenradverleih für die Anwohner des Bismarckviertel Oberhausen (RadGarage)⁵⁰

Alle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung tragen zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal-Split und einer damit verbunden Reduzierung der Kfz-Verkehre und deren Lärmemissionen bei.

Nahmobilitätskonzepte

Für Oberhausen Sterkrade⁵¹, Oberhausen Osterfeld⁵² und Oberhausen Alt-Oberhausen⁵³ wurden Nahmobilitätskonzepte erarbeitet.

⁴⁷ siehe auch Bezirksregierung Düsseldorf, Luftreinhalteplan (LRP) Oberhausen in der Fassung vom 22.10.2020, Maßnahme OB.33 Stadt Oberhausen: Radverkehrskonzept

⁴⁸ PTV Group, Radschnellverbindung Bottrop - Oberhausen - Mülheim-Styrum, Variantenbewertung, Präsentation, 2021, siehe auch Luftreinhalteplan (LRP) Oberhausen in der Fassung vom 22.10.2020, Maßnahme OB.36 Stadt Oberhausen: Radschnellweg „Hiberniadamm“

⁴⁹ Stadt Oberhausen, Förderantrag zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland, 2020

⁵⁰ Stadt Oberhausen, Projektskizze im Rahmen des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“, 2020, siehe auch Luftreinhalteplan (LRP) Oberhausen in der Fassung vom 22.10.2020, Maßnahme OB.35

Die Ziele der Nahmobilitätskonzepte sind im Kontext mit dem in Aufstellung befindlichen kommunalen Mobilitätskonzept zu sehen.

Die konkreten Ziele z.B. für Oberhausen Osterfeld sind:⁵⁴

- Steigerung des Verkehrsmittelanteils des Umweltverbundes am Modal Split
- Angebot barrierefreier Netze für den Fuß- und Radverkehr
- Aufwertung der Infrastruktur (z.B. Angebot an Sitzgelegenheiten und Toiletten)
- Förderung des Radverkehrs nicht zu Lasten des Fußverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Schulwegsicherheit)
- Sensibilisierung der Bevölkerung für Belange von Fußgängern und Radfahrern
- Mobilitätsmanagement

Aus den Zielsetzungen leiten sich im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes (Beispiel Osterfeld) folgende Handlungsfelder ab:

- Förderung des Fußverkehrs
- Förderung des Radverkehrs
- Stärkung multimodaler Wegeketten
- Öffentlichkeitsarbeit
- Daueraufgaben: Partizipation, Rahmenbedingungen und Qualitätssicherung

Neben der mit den Konzepten insgesamt angestrebten Stärkung der nahmobilen Verkehrsmittel und damit der Steigerung deren Anteils am Modal Split, die sich positiv auf die Entwicklung der Lärmbelastungssituation auswirken kann, werden auch konkrete Maßnahmenvorschläge in Straßenräumen entwickelt. Hieraus können auch Synergien mit möglichen Maßnahmen zur Lärmminde- rung in Maßnahmenbereichen abgeleitet werden (siehe auch Kapitel 5 Fort- schreibung der Maßnahmenkonzepte, 5.3 Konzept straßenräumliche Maßnah- men).

⁵¹ Stadt Oberhausen, Nahmobilitätskonzept Sterkrade, Drucksache B/16/3021-01, Beschlussvorlage für den Rat der Stadt am 27.11.2017

⁵² Stadt Oberhausen, Nahmobilitätskonzept inklusive Beleuchtungskonzept Osterfeld, Drucksache B/16/4802-01, Beschlussvorlage für den Rat der Stadt am 08.07.2019

⁵³ Stadt Oberhausen, Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen, 2021 (Entwurf)

⁵⁴ Stadt Oberhausen, Stadt Oberhausen, Nahmobilitätskonzept inklusive Beleuch- tungskonzept Osterfeld, a.a.O.

4.1.3 Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan West, Planergänzung 2020⁵⁵

Die bereits durch den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan West für die Stadt Oberhausen festgesetzten Maßnahmen zur Luftreinhaltung wurden im Rahmen der Planergänzung 2020 durch weitere Maßnahmen und Aktivitäten ergänzt. Bis auf kleine Ausnahmen sind auch die Maßnahmen aus dem Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen“⁵⁶ aus dem Jahr 2018 aufgenommen worden. Der Maßnahmenkatalog ist gegliedert in die Abschnitte „Fortschreibung des Maßnahmenkatalogs nach Vorgabe des gerichtlichen Vergleichs mit der deutschen Umwelthilfe“ (OB.18 bis OB.45)⁵⁷ und „Weiterführende Maßnahmen der Stadt Oberhausen und weiterer Maßnahmenträger“ (OB.46 bis OB.76). Bis auf wenige Ausnahmen konnten die Maßnahmen aus dem gerichtlichen Vergleich bereits erfolgreich umgesetzt werden. Die weiterführenden Maßnahmen befinden sich hingegen aktuell noch in der Realisierung oder werden erst in Zukunft umgesetzt.

Viele der Maßnahmen im Luftreinhalteplan haben auch Wirkungen auf die Lärmbelastungssituation und werden daher im Folgenden aufgelistet. Zusätzlich findet eine Kommentierung hinsichtlich der Bedeutung für die Lärminderung statt. Dabei wird die Gliederung des Luftreinhalteplans übernommen. Die Maßnahmennummerierung beginnt fortlaufend zur Nummerierung der Maßnahmen der Stadt Oberhausen aus der Planergänzung 2020 des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet 2011 - Teilplan West mit der Nummer OB.18.

1. Fortschreibung des Maßnahmenkatalogs nach Vorgabe des gerichtlichen Vergleichs

Maßnahmen im Bereich der Mülheimer Straße (bereits umgesetzt)

- OB.18 Stadt Oberhausen: Ganztägiges Lkw-Fahrverbot
- OB.19 Stadt Oberhausen: Einsatz (teil-)stationärer Lkw- und Geschwindigkeitsmessanlagen

⁵⁵ Bezirksregierung Düsseldorf, Luftreinhalteplan (LRP) Oberhausen in der Fassung vom 22.10.2020 - die nachfolgenden Ausführungen sind aus diesem - überwiegend gekürzt - übernommen

⁵⁶ Der Masterplan Saubere Luft wird hier nicht gesondert aufgeführt, da die Maßnahmen in den aktuellen Stand des Luftreinhalteplans aufgenommen wurden

⁵⁷ https://www.oberhausen.de/de/index/rathaus/verwaltung/umwelt-gesundheit-und-mobilitat/umwelt/luft/luftreinhalteplan_und_masterplan_saubere_luft/vergleich_mit_der_duh.php

- *OB.20 Stadt Oberhausen: Verkehrsreduzierende Maßnahmen an der Mülheimer Straße⁵⁸*
- OB.21 Stadt Oberhausen: Umweltorientiertes Verkehrsmanagement im Umfeld der Mülheimer Straße
- OB.23 Stadt Oberhausen: Neue Parkgebührenordnung zur Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts

In der Mülheimer Straße liegen zwei Maßnahmenbereiche mit höchster Priorität zur Lärminderung. Die Maßnahmen im Luftreinhalteplan können mit den angestrebten Reduzierungen der Lkw-Verkehre und des gesamten Kfz-Verkehrs einen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs (bereits umgesetzt)

- OB.25 Stadt Oberhausen: Nachrüstung mit Abgasnachbehandlungssystemen bzw. Neubeschaffung von Bussen bei der Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG)
- OB.26 Stadt Oberhausen: Leistungserweiterung im ÖPNV
- OB.27 Stadt Oberhausen: Beschleunigung des ÖPNV
- OB.28 Stadt Oberhausen: Bus on demand

Die Elektrifizierung der Busflotte kann insbesondere beim Anfahren und Abbremsen zu einer deutlichen Lärminderung führen (siehe auch ÖPNV-Elektrifizierung unter 4.1.2). Mit einer Attraktivierung des ÖPNV in Oberhausen (Leistungserweiterung, Beschleunigung) wird ein Beitrag zur Änderung des Modal-Splits hin zu einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes und damit zu einer Reduzierung der Kfz-Verkehre geleistet. Darüber hinaus können Maßnahmen zur Busbeschleunigung bei Rücknahme von Spuren für den Pkw-Verkehr konkret in einzelnen Straßenräumen für Verbesserungen sorgen.

Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs

- OB.31 Stadt Oberhausen: Radverkehrsbeschleunigung „RADWELLE“
- OB.32 Stadt Oberhausen: Radwegeplanungen/Fahrspurreduktion MIV

⁵⁸ Diese Maßnahme hätte umgesetzt werden müssen, wenn der durchschnittliche Grenzwert für NO₂ von 40 µg/m³ im Zeitraum zwischen Januar 2020 und September 2020 überschritten worden wäre. Dies war nicht der Fall.

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

- OB.33 Stadt Oberhausen: Radverkehrskonzept
- OB.34 Stadt Oberhausen: Smartphone App „RADROUTEN“
- OB.35 Stadt Oberhausen: Fahrradabstellanlagensystem mit integriertem Lastenradverleih für Anwohner im Bismarckviertel
- OB.36 Stadt Oberhausen: Radschnellweg „Hiberniadamm“

Ähnlich wie bei der ÖPNV-Förderung kann auch durch die Förderung des Radverkehrs ein positiver Einfluss auf den Modal-Split zugunsten der leisen Verkehrsarten des Umweltverbundes genommen werden. Radwegeplanungen in Verbindung mit Fahrspurreduktionen für den Kfz-Verkehr tragen darüber hinaus auch zu einer leiseren Straßenraumgestaltung bei.

Weitere Maßnahmen

- OB.43 Stadt Oberhausen: City-Logistik-Konzept
- OB.44 Stadt Oberhausen: Neueinrichtung einer Planstelle „Nahmobilitätsmanager“

Mit Maßnahmen der City-Logistik besteht die Chance, schwere Fahrzeuge mit hohen Lärmemissionen in sensiblen Bereichen der Stadt zu reduzieren und den Warentransport mit leisen (elektrisch angetriebenen) Fahrzeugen zu organisieren.

Mit der Einrichtung einer Planstelle „Nahmobilitätsmanager“ können die leisen, nahmobilen Verkehrsmittel gezielt gefördert werden.

2. Weiterführende Maßnahmen der Stadt Oberhausen und weiterer Maßnahmenträger

Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs

- OB.47 Stadt Oberhausen: Ausbau Verknüpfungspunkt „Rehmer“ in Alstaden
- OB.49 Stadt Oberhausen: Erweiterung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen
- OB.53 Stadt Oberhausen: Reaktivierung der Walsumbahn
- OB.54 Stadt Oberhausen: Elektrobuskonzept der STOAG

Zu den Wechselwirkungen mit der Lärminderung siehe oben und in Bezug auf das Elektrobuskonzept der STOAG auch Kapitel 4.1.2.

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs

- OB.56 Stadt Oberhausen: Bau einer Radabstellanlage am Bahnhof Osterfeld-Süd
- OB.57 Stadt Oberhausen: Weiterentwicklung und Optimierung des Radwegenetzes
- OB.58 Stadt Oberhausen: Erweiterung des Bikesharing-Angebotes durch E-Lastenräder
- OB.59 Stadt Oberhausen: Förderung des Radverkehrs im Rahmen der StVO-Novelle (54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2020 S. 814)⁵⁹

Zu den Wechselwirkungen mit der Lärminderung siehe oben.

Maßnahmen zur Reduzierung verkehrlicher Emissionen

- OB.62 Stadt Oberhausen: Prüfung einer geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahme auf der Mellinghofer Straße
- OB.63 Stadt Oberhausen: Aufstellung des kommunalem Mobilitätskonzeptes Oberhausen
- OB.66 Stadt Oberhausen: Aufbau von Mobilitätsstationen

Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, wie in der Mellinghofer Straße zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen empfohlen, können mit Lärminderungen von im Schnitt 2,5 dB(A) einen großen Beitrag zur Entlastung der lärm betroffenen Bevölkerung beitragen. In zwei Abschnitten der Mellinghofer Straße, die im 2. Lärmaktionsplan noch Maßnahmenbereiche waren, bestehen aber bereits Temporeduzierungen auf 40 km/h und 30 km/h.

Die Aufstellung des kommunalen Mobilitätskonzeptes sowie als Einzelmaßnahme auch der Aufbau von Mobilitätsstationen verfolgen das Ziel einer Modal-Split-Änderung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die damit angestrebte Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen trägt zur Reduzierung der Lärmbelastungen bei.

⁵⁹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html>

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Weitere Maßnahmen

- OB.69 Stadt Oberhausen: Fußgängerweisungskonzept
- OB.70 Stadt Oberhausen: Imagekampagne zur Förderung des Umweltverbundes

Auch die Einzelmaßnahmen Fußgängerweisungskonzept und Imagekampagne zur Förderung des Umweltverbundes sind Bausteine zur Steigerung der Nutzung der umweltverträglichen Verkehrsmittel. Die damit angestrebte Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen trägt zur Reduzierung der Lärmbelastungen bei.

4.1.4 Lärmschutz und Lärmsanierung

Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Um- und Ausbaus AK Oberhausen (A2/A3/A516)⁶⁰

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit soll der Um- und Ausbau des bestehenden Autobahnkreuzes (AK) Oberhausen erfolgen. Das AK Oberhausen verbindet die Autobahnen BAB 2, BAB 3 und die BAB 516.

Die Maßnahme sieht eine baulich veränderte Verkehrsführung der Fahrbeziehung BAB 3 aus Köln in Richtung BAB 3 nach Arnheim mit Anpassungen weiterer Verkehrsbeziehungen im AK bzw. der angrenzenden AS Dinslaken-Süd vor.

Für den geplanten Um- und Ausbau des AK Oberhausen ist sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nach § 2 (1) der 16. BImSchV nicht überschreiten. Hierfür wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die im Ergebnis Planungsempfehlungen für aktive Schallschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von 14.360m umfasst.

Die empfohlenen Lärmschutzbauwerke sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Von den Lärmschutzmaßnahmen profitiert bei Umsetzung der aktuellen Maßnahmenbereich Nr. 19 des Lärmaktionsplans, darüber hinaus entlastet werden zwei Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans 2. Stufe (aktuell Maßnahmenbereiche minderer Priorität). Das Planfeststellungsverfahren zum Um- und Ausbau des AK Oberhausen (A2/A3/A516) ist noch nicht abgeschlossen. Daher stehen die Maßnahmen derzeit alle noch unter Vorbehalt.

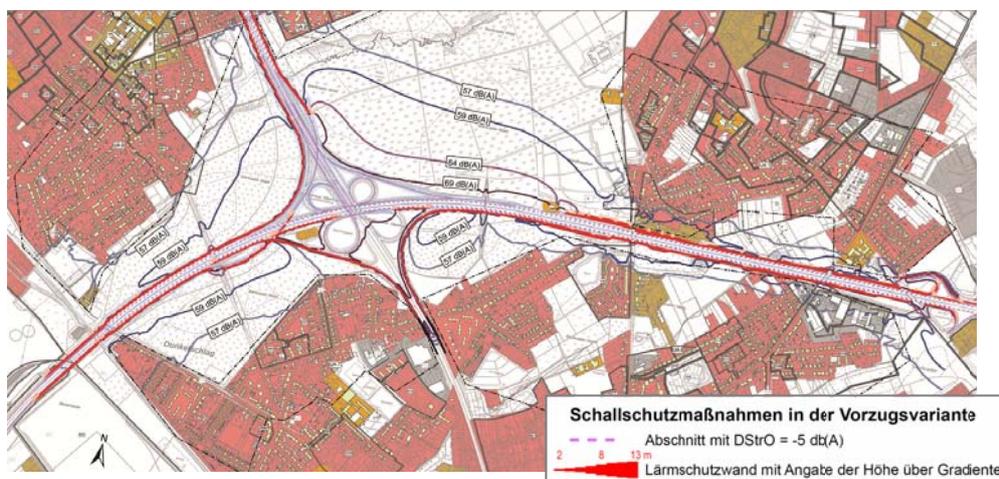
⁶⁰ Planfeststellungsunterlage 17.1, Schalltechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung (Verkehrslärm), 2020

- **Abbildung 16:** A3 - Um- und Ausbau AK Oberhausen (A2 / A516), Schalltechnische Untersuchung, Übersichtslageplan Immissionssituation Tag (6:00 - 22:00 Uhr) mit Lärmschutz (Ausschnitt)

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022



Lärmsanierung DB Netz AG

Im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Programm zur freiwilligen Lärmsanierung des Bundes) wurde im Dezember 2021 ein aktualisiertes Gesamtkonzept erarbeitet, das folgende Punkte berücksichtigt:

- Zum 01.01.2015 wurde durch den Wegfall des Schienenbonus der rechnerisch ermittelte Beurteilungspegel um 5 dB(A) angehoben.
- Zum 01.01.2016 erfolgte im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A).
- Zum 01.01.2022 wird entsprechend des Schreibens des EBA der Auslösewert für die Lärmsanierung (im Nachtzeitraum) auf 54 dB(A) reduziert - also um weitere 3 dB(A).

Aufgrund der neuen Ausgangssituation wurde und wird 2022 erneut eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich. „Dabei werden bundesweit alle Streckenabschnitte an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes betrachtet – auch diese, welche bereits bearbeitet oder saniert wurden.“⁶¹

Im Ballungsraum Oberhausen sind Lärmsanierungsmaßnahmen bereits fertiggestellt und noch in Bearbeitung bzw. Planung (Stand: Dezember 2021). Eine

⁶¹ siehe auch Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 13.12.2021

Stadt Oberhausen

Übersicht der geplanten Schallschutzwände ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.⁶²

Lärmaktionsplan der

3. Runde

- **Abbildung 17:** Lärmaktionsplan (Runde 3) - Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes - Übersicht der Schallschutzwände⁶³

April 2022

BRm	SSW Bezeichnung	Streckennummer	Lage des Schallschutzwandes			Wandhöhe/SSD/SSW	rdb / ldb	Baubeginn	Bauende
			von Bahn-Km	bis Bahn-Km	Länge SSW				
Oberhausen	OB-Osterfeld	2250	km 0,649	km 1,325	676,0 m	2,0 m	ldb		
Oberhausen	SSW 3	2321	km 10,590	km 10,710	120,0 m	3,0 m	rdb	31.07.2017	
Oberhausen	SSW 014.1	2320	km 14,411	km 14,972	561,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 014.2	2280	km 2,805	km 3,328	484,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 018	2320	km 15,337	km 15,600	263,0 m	2,5 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 021	2274	km 1,215	km 2,356	1.141,0 m	2,0 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 022	2274	km 0,792	km 2,281	1.489,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 1	2183	km 0,850	km 2,019	1.169,0 m	2,0 m	rdb	06.03.2023	
Oberhausen	SSW 4	2183	km 1,237	km 1,431	194,0 m	2,0 m	ldb	13.03.2023	
Oberhausen	SSW 5	2650	km 67,692	km 68,279	587,0 m	2,0 m	rdb	28.01.2022	
Oberhausen	SSW 6	2650	km 68,438	km 69,286	612,0 m	2,0 m	rdb	28.01.2022	
Oberhausen	SSW 7.1	2650	km 67,676	km 68,596	920,0 m	3,0 m	ldb	28.01.2022	
Oberhausen	SSW 7.2	2275	km 0,000	km 1,315	1.315,0 m	3,0 m	ldb	28.01.2022	
Oberhausen	SSW 8.1	2650	km 69,537	km 69,636	99,0 m	3,0 m	rdb	28.01.2022	
Oberhausen	SSW 8.2	2650	km 69,701	km 69,970	266,0 m	3,0 m	rdb	28.01.2022	
Oberhausen	SSW 11	2650	km 74,000	km 74,315	315,0 m	3,0 m	rdb	20.03.2023	
Oberhausen	SSW 001-1	2183	km 2,019	km 2,193	174,0 m	2,0 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 004-2	2183	km 1,075	km 1,237	162,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 004-3	2183	km 1,431	km 1,595	164,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 009-2	2650	km 71,095	km 71,784	689,0 m	3,0 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 12,1	2244	km 1,162	km 1,703	1.186,0 m	2,5 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 12,2	2280	km 6,064	km 6,724		2,5 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 13	2280	km 4,765	km 5,104	339,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 15-1	2281	km 0,297	km 1,260	963,0 m	3,0 m	ldb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 16,1+3	2321	km 11,820	km 13,226	2.214,0 m	3,0 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 16,2	2331	km 25,400	km 26,350		3,0 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 16,4	2278	km 1,027	km 0,881		3,0 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 16,5+6	2283	km 2,520	km 3,232		3,0 m	rdb	01.01.2024	
Oberhausen	SSW 17	2321	km 10,710	km 11,459	749,0 m	3,0 m	rdb	01.01.2024	

Mit den geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen können vorbehaltlich der Umsetzung wie geplant bis voraussichtlich Ende 2024/2025 einige der dominant durch Schienenverkehr belasteten Bereiche entlastet werden.

⁶² ebenda

⁶³ Eisenbahn-Bundesamt, Stand Dezember 2021, die LSW 9.2 wird aktuell mit Bauende 2025 geplant

Lärmvorsorge DB Netz AG

Stadt Oberhausen

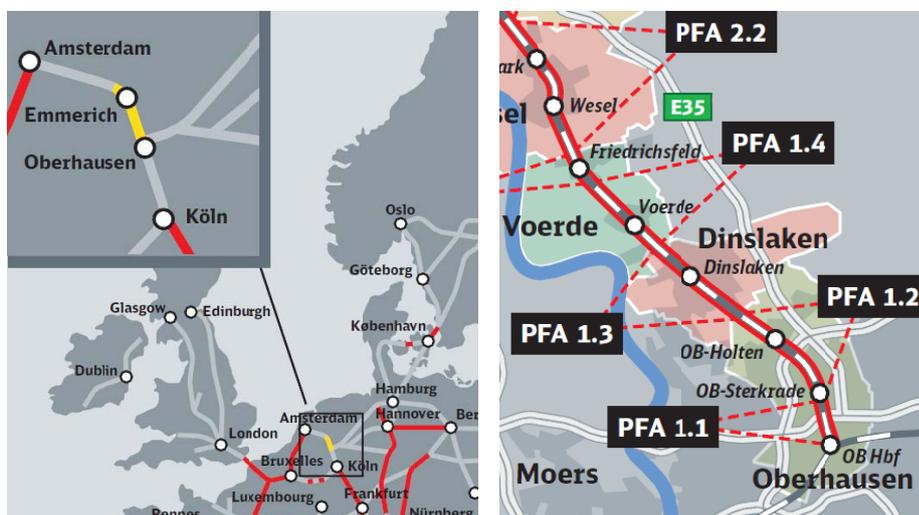
Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen⁶⁴

Die Schienenstrecke Emmerich-Oberhausen soll ausgebaut werden. Insgesamt ist der Streckenabschnitt auf Oberhausener Stadtgebiet 10 km lang. Zur Verbesserung der Betriebsqualität im Personenverkehr ist im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 vom Rhein-Herne-Kanal bis zum Bahnhof Sterkrade ein viergleisiger Ausbau des Gleisbereichs vorgesehen. Der langsame Güterverkehr wird dadurch vom schnelleren Personenverkehr getrennt. Im weiteren Verlauf in Richtung Stadtgrenze Dinslaken ist im PFA 1.2 ab dem Bahnhof Sterkrade ein dreigleisiger Ausbau der Strecke geplant.

- **Abbildung 18:** Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen mit PFA



Im Zuge des Projektes wird Lärmvorsorge betrieben. Für die gesamte Streckenlänge zwischen Emmerich und Oberhausen sind Schallschutzwände vorgesehen. Zudem kommen das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) sowie Schwellenbeschlungen zum Einsatz.

⁶⁴ DB Netz AG, Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen, www.emmerich-oberhausen.de, 14.01.2022

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

- **Tabelle 7:** Übersicht über geplante Schallschutzmaßnahmen in den Abschnitten in Oberhausen⁶⁵

Planfeststellungsabschnitt (PFA)	Länge des Abschnitts	Schallschutzmaßnahmen
PFA 1.1 (Oberhausen Hbf)	3 km	Schallschutzwand am Übergang zu PFA 1.2 (ca. 0,3 km Länge) mit 3 bzw. 4 m Höhe über SO BÜG auf der Strecke 2279 (0,7 km Länge) Passive Schallschutzmaßnahmen für 5 Gebäude
PFA 1.2 (Oberhausen Sterkrade, Stadtgrenze Dinslaken)	7 km	Schallschutzwände beidseitig der Gleise (10,6 km Länge) mit bis zu 6 m Höhe über SO, die teilweise in den angrenzenden PFA fortgesetzt werden BÜG auf 3 Gleisen der Strecken 2270/2279 (ca. 4 km Länge), auf der Strecke 2206 (ca. 2,4 km Länge) Passive Schallschutzmaßnahmen für 1.350 Gebäude

⁶⁵ Ebenda; Stadt Oberhausen, Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung für das 1. Planänderungs- und ergänzungsverfahren vom 22.07.2016 zum Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.1 vom 24.09.2015 und Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung für das 2. Deckblattverfahren im PFA 1.2 vom 17.12.2018

5 Aktualisierung der Maßnahmenkonzepte zur Lärm- minderung an kommunalen Straßen

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Mit den nachfolgenden Konzepten werden für die aktuellen Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung an kommunalen Straßen die Maßnahmen zur Lärminderung fortgeschrieben bzw. für die neuen Maßnahmenbereiche erarbeitet. Hierbei werden die bereits vorhandenen Planungen einbezogen.

5.1 Geschwindigkeitskonzept

Die Aktualisierung des Geschwindigkeitskonzeptes knüpft an die Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2017 an und bindet die bisherigen Erfahrungen und weiteren Entwicklungen ein.

Mit dem Lärmaktionsplan 2017 wurde in einigen Maßnahmenbereichen mit hohen Lärmbelastungen und -betroffenheiten eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h⁶⁶ angeordnet (siehe auch Kapitel 4.1 zur Umsetzungsbilanz).

In 10 Maßnahmenbereichen, in denen eine Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt wurde, konnte die Lärmbelastung soweit gesenkt werden, dass mit der aktuellen Lärmkartierung keine hohen Lärmbelastungen und -betroffenheiten mehr vorliegen. Die Geschwindigkeitsreduzierung hat sich als eine effektive Maßnahme zur kurzfristigen Entlastung von Lärmimmissionen erwiesen.

Auch für die aktuell neuen Maßnahmenbereiche sollen - insbesondere wenn keine anderen Maßnahmenmöglichkeiten bestehen - Geschwindigkeitsreduzierungen als lärmindernde Maßnahme geprüft werden.

5.1.1 Rechtliche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Rechtsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm ist der § 45 StVO, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, wonach „die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Das gleiche Recht haben sie [...] zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen [...]“.⁶⁷

⁶⁶ in der L 450 Mellinghofer Straße (Süd) abweichend davon 40 km/h

⁶⁷ StVO § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Absatz 1

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Einschränkend wird in Absatz 9 der § 45 StVO ausgeführt: „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. [...] Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs [dürfen] nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“⁶⁸

Mit Bezug auf den Lärmschutz gelten ergänzend die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007).

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV insbesondere bei Überschreitung der in Tabelle 8 auf Seite 59 dargestellten Richtwerte in Betracht. Die Richtwerte dienen hierbei allerdings nur als „Orientierungshilfe“.

Nach derzeitiger Rechtsauffassung gewährt die Regelung des § 45 Abs. 1 StVO nicht erst bei Überschreiten eines bestimmten Schallpegels Schutz vor Lärm, sondern dann, wenn „der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.“ In Bezug auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV heißt dies, dass die in Ziff. 2.1 enthaltenen Richtwerte nicht bestimmen, ab wann Maßnahmen in Betracht kommen. Grundsätzlich ist dies nach verschiedenen Gerichtsurteilen⁶⁹ ab den Werten der 16. BImSchV⁷⁰ der Fall (59/ 49 dB(A) tags/ nachts in Wohngebieten).

Werden die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) „überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme [...]. Dies gilt zunächst unabhängig von der Verkehrsfunktion der betroffenen Straße [...].“⁷¹ Bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich dieser Ermessensspielraum zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.⁷²

⁶⁸ ebenda, Absatz 9

⁶⁹ z.B. Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 19. Juni 1995, Az. 11 A 568/93 sowie Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 (Az. 10 S 2449/17) - Anspruch einer Gemeinde auf Umsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen auf der Grundlage eines von ihr beschlossenen Lärmaktionsplanes [...]

⁷⁰ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, zuletzt geändert am 18.12.2014

⁷¹ Urteil VGH Baden-Württemberg, 17. Juli 2018, S. 10

⁷² ebenda

In dem Urteil des VGH Baden-Württemberg wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass Städte und Gemeinden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht an die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die dort dargestellten Richtwerte („Orientierungshilfe“) gebunden sind.⁷³

- **Tabelle 8:** Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV und Grenzwerte der 16. BImSchV

Richtwerte/ Grenzwerte				
Immissionsort / Gebietstyp	Lärmschutz-Richtlinien-StV		16. BImSchV	
	tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)	tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten	70 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)	69 dB(A)	59 dB(A)

5.1.2 Aktualisierung der Maßnahmen des Geschwindigkeitskonzeptes

Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen

Darstellung und Begründung der besonderen örtlichen Verhältnisse

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Diese Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 S. 2 StVO für die Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierungen liegen mit der in der Analyse der Lärmbelastungssituation festgestellten Problemlage (siehe auch Kapitel 2.2) vor.

Mit den in Kapitel 2.3 definierten Maßnahmenbereichen werden besonders hoch belastete Bereiche mit hohen Lärmbetroffenheiten in Oberhausen heraus-

⁷³ ebenda

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

gearbeitet. In diesen Bereichen treten durchgehend hohe Belastungen mit Lärmpegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) oder $L_{Night} \geq 55$ dB(A) auf.

Überschreitungen der gesundheitlichen Schwellenwerten sind bei dichter Wohnnutzung, die häufig in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung vorhanden ist, vor dem Ziel gesunder Wohnverhältnisse als Belastungen einzustufen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung nach § 45 StVO übersteigen.

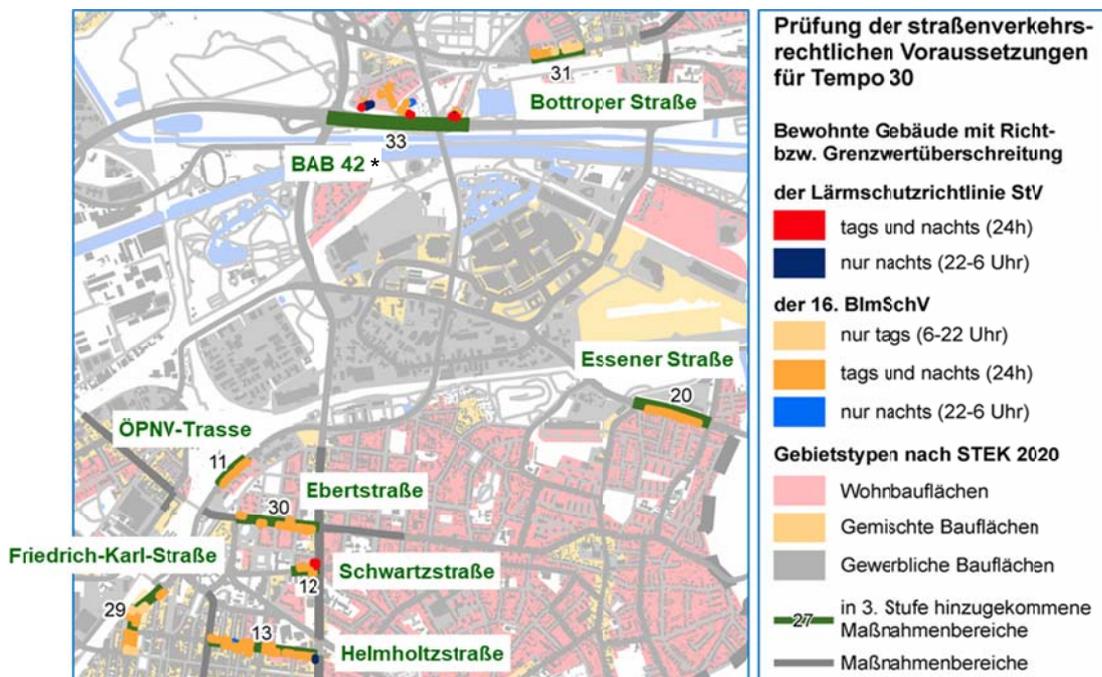
Überschreitung von Richtwert- und Grenzwerten

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben sind bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen die nationalen Berechnungsvorschriften (aktuell noch Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90)) anzuwenden. Für Oberhausen liegen aus der Lärmkartierung 2020 auch Fassadenpegel nach RLS-90 vor.

Die Überprüfung von Überschreitungen von Richt- und Grenzwerten erfolgt für die acht neuen Maßnahmenbereiche, für die eine Maßnahmenentwicklung erforderlich ist. Die Bewertung dieser führt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden in den acht untersuchten Maßnahmenbereichen an allen oder der Mehrzahl der Gebäude überschritten. Grundsätzlich ist mit der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV ein Ermessensspielraum zur Anordnung von geschwindigkeitsbegrenzenden Maßnahmen nach § 45 StVO gegeben (siehe auch Kapitel 5.1.1).
- Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind an keinem der untersuchten Maßnahmenbereiche an mehr als einzelnen Gebäuden überschritten. Bei höheren Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV würde sich der Ermessensspielraum zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.

- **Abbildung 19:** Prüfung der Überschreitung von Richt- und Grenzwerten an den acht neuen Maßnahmenbereichen



* für die BAB 42 geht es grundsätzlich um die Frage einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung, nicht um Tempo 30 - in den nachfolgenden Ausführungen wird nur auf die kommunalen Straßen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eingegangen

Nachweis der erzielbaren Lärminderung

Eine entsprechend der Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderliche Pegelminde- rung von aufgerundet 3 dB(A) (ab 2,1 dB(A)) wird bei Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in den Maßnahmenberei- chen voraussichtlich durchgehend erreicht.

Geschwindigkeitsreduzierungen als geeignete Maßnahme zur Lärminderung - Abwägung aller Belange

Zur weiteren Prüfung, in welchen Maßnahmenbereichen eine Geschwindig- keitsreduzierung die geeignete Maßnahme zur Lärminderung ist, erfolgt eine Abwägung möglicher alternativer Maßnahmen unter Berücksichtigung der örtlichen Situation, der Synergien mit anderen Zielfeldern sowie der verkehr- lichen Belange.

Mögliche alternative Lärminderungsmaßnahmen zu Tempo 30 sind Lkw- Nachtfahrverbote, Maßnahmen der Straßenraumorganisation und Fahrbahnsa- nierungen. Die alternativ möglichen Maßnahmen sind in den nachfolgenden Kapiteln 5.2 bis 5.4 beschrieben.

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Grundsätzlich schließen sich die Alternativmaßnahmen und Tempo 30 nicht aus. Maßnahmen der Straßenraumorganisation, Lkw-Nachtfahrverbote und Tempo 30 können sich als lärmindernde Maßnahmen ergänzen.

Fahrbahnsanierungen mit lärminderndem Asphalt und Tempo 30 schließen sich ebenfalls nicht grundsätzlich aus. Einer Studie aus der Schweiz zufolge ist auch bei niedrigen Geschwindigkeiten der Einbau von lärmindernden Asphalten akustisch sinnvoll⁷⁴. Auch in der RLS-19⁷⁵ wird bei Abschlägen aufgrund lärmindernder Beläge nur zwischen 60 km/h und darunter oder > 60 km/h unterscheiden. Tempo 30 und Tempo 50 sind hier gleich gesetzt. Die Lärminderung niedriger Geschwindigkeiten und eines lärmindernden Belages lassen sich zu höherer Wirkung addieren. Die Anordnung von Tempo 30 ist aber nicht erforderlich, wenn allein durch die Fahrbahnsanierung eine ausreichende Lärminderung erreicht wird, die eine Unterschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ermöglichen (Schwartzstraße).

Darüber hinaus ist die Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt eine Alternative zu Tempo 30, wenn verkehrliche Belange (s.u.) gegen die Anordnung von Tempo 30 sprechen (Essener Straße, Ebertstraße).

Neben der Lärminderung gibt es weitere positive Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Die Verkehrssicherheit wird erhöht, die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Auch auf die Luftqualität kann sich die Anordnung von Tempo 30 positiv auswirken, wenn sich der Verkehrsfluss dadurch nicht verschlechtert.

Mögliche nachteilige Wirkungen von Tempo 30 betreffen insbesondere die verkehrlichen Funktionen im Tempo 30 - Abschnitt und auch damit verbundene Verkehrsverlagerungen in ggf. ebenfalls lärmsensible Bereiche. Die Prüfung möglicher nachteiliger Wirkungen erfolgte mit den zuständigen Bereichen der Stadt Oberhausen sowie der STOAG. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange, insbesondere einer herausragenden Verkehrsfunktion (Essener Straße, Ebertstraße) und einer hohen Verbindungsfunktion für den Busverkehr (ÖPNV-Trasse, Bottroper Straße) ist die Umsetzung einer Tempo 30 - Anordnung in einigen Maßnahmenbereichen nicht möglich. Für andere Maßnahmenbereiche ist eine weitere detaillierte Prüfung zur Umsetzung einer Busbeschleunigung als Kompensation zu Fahrzeitverlängerungen durch Tempo 30 erforderlich. Für diese Maßnahmenbereiche werden Prüfaufträge formuliert.

⁷⁴ Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärm-schutzmaßnahme, in: Lärmbe-kämpfung Bd. 11 (2016) Nr. 2 - März

⁷⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19, Ausgabe 2019

Unterstützende Maßnahmen zur Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierungen

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Bei Anordnung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen wird empfohlen, folgende unterstützende Maßnahmen zu deren Einhaltung umzusetzen:

- Ergänzung der Beschilderung mit einem Hinweis auf Lärmschutz
- verstärkter Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays in den Tempo 30 - Abschnitten, ebenfalls mit dem Hinweis auf Lärmschutz
- verstärkte Überwachung der Tempo 30 - Abschnitte
- **Abbildung 20:** Ergänzung Lärmschutz zur Tempo 30 - Anordnung und Geschwindigkeitsdisplays⁷⁶



Darüber hinaus wird empfohlen, auch in Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h deren Einhaltung durch Geschwindigkeitskontrollen zu unterstützen.

Geschwindigkeitsreduzierungen als Maßnahme des Lärmaktionsplans

Im Ergebnis der erfolgten Abwägungen werden für zwei der acht neuen Maßnahmenbereiche Prüfempfehlungen für Tempo 30 ganztags ausgesprochen:

- Helmholzstraße von Havensteinstraße bis Mülheimer Straße (MB Nr. 13): Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags bei erfolgter Busbeschleunigung (Ausweitung der im Teilbereich Düppelstraße bis Haus Nr. 151 bestehenden Geschwindigkeitsregelung)
- Friedrich-Karl-Straße, Marktstraße - Concordiastraße (MB Nr. 29): Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags zw. Marktstraße und Friedrich-Karl-Straße, Haus Nr. 19 bei erfolgter Busbeschleunigung

⁷⁶ Quelle: LK Argus Kassel GmbH

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Darüber hinaus wird folgende Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe fortgeschrieben:

- L452 Obermeidericher Straße, Oberhauser Straße - Blettgensweg (MB Nr. 10):
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags in Abstimmung mit der Stadt Duisburg

- **Karte 18:** Aktualisierung Geschwindigkeitskonzept
(siehe Anhang)

5.2 Konzept Lkw-Nachtfahrverbot

Die Aktualisierung des Konzeptes zum Lkw-Nachtfahrverbot knüpft ebenfalls an die Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2017 an.

Auch für die aktuell neuen Maßnahmenbereiche wurde geprüft, ob Lkw-Nachtfahrverbote eine geeignete Maßnahme zur Lärminderung sein können.

Rechtsgrundlage zur Umsetzung von Lkw-Nachtfahrverboten ist - wie bei Geschwindigkeitsreduzierungen - der § 45 StVO (siehe auch Kapitel 5.1.1). Es sind die gleichen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zu erfüllen.

5.2.1 Aktualisierung des Konzeptes Lkw-Nachtfahrverbot

Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen

Die Darstellung und Begründung der besonderen örtlichen Verhältnisse sowie der Überschreitungen von Richt- und Grenzwerten sind bereits unter Kapitel 5.1 dargestellt.

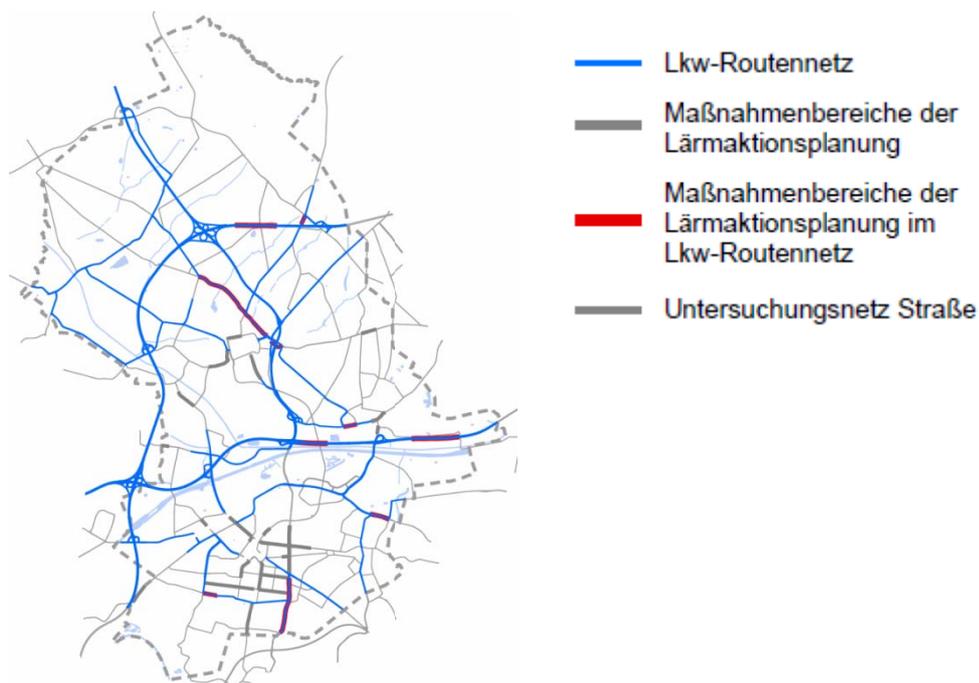
Für ein Lkw-Nachtfahrverbot zentral ist darüber hinaus die Berücksichtigung des in Oberhausen bestehenden Lkw-Routennetzes. Lkw-Nachtfahrverbote auf Abschnitten des Lkw-Routennetzes werden als Maßnahme ausgeschlossen, da dieses die Lkw-Verkehre möglichst bündeln soll. Dies betrifft die neuen Maßnahmenbereiche MB Nr. 20 (Essener Straße), MB Nr. 31 (Bottroper Straße) und MB Nr. 33 (A 42).

- **Abbildung 21:** Lkw-Routennetz und Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022



Für eine ausreichende Lärminderungswirkung werden Lkw-Nachtfahrverbote ausschließlich für Maßnahmenbereiche mit hohem Schwerverkehrsaufkommen (über 3%) im Nachtzeitraum weiter geprüft. Darunter fallen nicht der Maßnahmenbereich MB Nr. 13 (Helmholtzstraße) und MB Nr. 30 (Ebertstraße).

Die Wirksamkeit der Maßnahme hängt davon ab, wie hoch der Anteil der nicht zu verlagernden Schwerverkehre ist. Relevant sind hier der Anteil des Busverkehrs am Schwerverkehr sowie der Anteil der Zielverkehre, die keine anderen Fahrtmöglichkeiten haben. Die nicht durch die oben genannten Kriterien ausgeschlossenen Maßnahmenbereiche MB Nr. 11 (ÖPNV-Trasse), MB Nr. 12 (Schwartzstraße) und MB Nr. 29 (Friedrich-Karl-Straße) weisen alle eine Busfrequentierung im Nachtzeitraum aus, die einen sehr hohen Anteil des SV-Aufkommens ausmacht (bei der ÖPNV-Trasse beträgt dieser 100%). Die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbotes würde in allen drei Maßnahmenbereichen nicht zu einer Lärminderung führen.

Prüfaufträge für Lkw-Nachtfahrverbote

Für die neuen Maßnahmenbereiche ergibt sich aufgrund der oben dargestellten Prüfungen, dass Lkw-Nachtfahrverbote keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung sind.

Folgende Prüfaufträge zu Lkw-Nachtfahrverboten aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe werden fortgeschrieben:

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

- L 215 Hansastraße von Rhenaniastraße bis Buschhausener Straße (MB Nr. 6): Analysen zur Verkehrsverlagerung auf die Duisburger Straße, Abstimmung mit Stahlhandel Heitmann
- Havensteinstraße/ Wörthstraße von Christian-Steger-Straße bis Hermann-Albertz-Straße (MB Nr. 8): Ermittlung des Anteils der verlagerbaren Schwerverkehre
- L 452 Obermeidericher Straße von Oberhauser Straße - Blettgensweg (MB Nr. 10): Ermittlung von Verlagerungseffekten
- L 287 Neumühler Straße / West- / Ostrampe von Ostrampe bis Mecklenburger Straße (MB Nr. 28), Ermittlung des Anteils der verlagerbaren Schwerverkehre
- L 287 Brandenburger Straße von Steinbrinkstraße bis Ostrampe (MB Nr. 34): Analyse zu Ausweichrouten, Ermittlung des Anteils der verlagerbaren Schwerverkehre
- **Karte 19:** Aktualisierung Konzept Lkw-Nachtfahrverbot

(siehe Anhang)

5.3 Konzept straßenräumliche Maßnahmen

Straßenräumliche Maßnahmen mit dem Oberziel der Lärminderung umfassen verschiedene Handlungsansätze. Diese wirken nicht nur lärmindernd, sondern stellen in der Regel auch Verbesserungen z.B. des Angebotes für die lärmarmen Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität im Straßenraum dar.

Die Aktualisierung des Konzeptes zu straßenräumlichen Maßnahmen knüpft an die Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2017 an.

Für die aktuell neuen Maßnahmenbereiche werden insbesondere straßenräumliche Maßnahmen im Zusammenhang mit bestehenden Planungen bzw. Konzepten empfohlen.

5.3.1 Handlungsmöglichkeiten zur Veränderung des Straßenraumquerschnitts

Bei zwei- oder mehrstreifigen Straßen bestehen Handlungsmöglichkeiten zur Veränderung des Straßenraumquerschnitts.

- Eine Maßnahmenoption für vier- oder mehrstreifige Fahrbahnen ist bei entsprechend geringen Verkehrsbelastungen die Reduzierung einer Fahrspur bzw. der Fahrbahnbreiten auf ein für die Abwicklung des vorhandenen Verkehrs notwendiges aber ausreichendes Maß.

- Für zweistreifige Straßen kann bei entsprechender Flächenverfügbarkeit die Umverteilung von Fahrbahnlflächen zugunsten des Radverkehrs durch Abmarkierung von Radfahr- oder Schutzstreifen eine mögliche Maßnahme sein.
- Darüber hinaus können durch Aufhebung von Gehwegparken oder Parkstreifen die Nebenanlagen für den Fußgänger- und ggf. Radverkehr verbreitert und damit verbessert werden. Diese Maßnahmen weisen auch Synergieeffekte zur Lärminderung auf.
- Eine weitere Option ist durch eine ansprechende Gestaltung der Seitenräume oder durch Straßenraumbegrünung die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen zu verbessern. Dadurch kann die subjektive Belästigungswirkung durch Lärm gemindert werden.

5.3.2 Aktualisierung des Konzeptes zu straßenräumlichen Maßnahmen

Straßenräumliche Maßnahmen für die neuen Maßnahmenbereiche stehen überwiegend im Zusammenhang mit konkret anstehenden Maßnahmen, mit vorgesehenen Planungen und mit den Nahmobilitätskonzepten für Alt-Oberhausen und Osterfeld.

- in der Schwartzstraße (MB Nr. 12) ist zwischen Mülheimer Straße und Henri-Dumant-Weg eine Neumarkierung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung als kurzfristige Maßnahme vorgesehen
- in der Helmholtzstraße (MB Nr. 13) wird im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes für Alt-Oberhausen ein Potential zur Neuaufteilung des Straßenraums gesehen; Maßnahmenempfehlungen werden in 2 Varianten entwickelt. Darüber hinaus werden im Grünstrukturentwicklungskonzept Baumstandorte und ggf. weitere Begrünungsmaßnahmen vorgeschlagen.⁷⁷
- im Zuge der Planungen zur Straßenbahnverlängerung aus Essen sind Umbaumaßnahmen in der Essener Straße (MB Nr. 20) zu erwarten
- für die Bottroper Straße (MB Nr.31) wird im Nahmobilitätskonzept Osterfeld die Empfehlung zur Umgestaltung des Straßenraums ausgesprochen

⁷⁷ s.a. Stellungnahme vom Fachbereich 5-1-30 / Stadterneuerung vom 22.12.2021

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

Prüfaufträge für straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung

Für fünf der acht neuen Maßnahmenbereiche werden Empfehlungen in Form von Prüfaufträgen für straßenräumliche Maßnahmen gegeben:

- Schwartzstraße von Mülheimer Straße bis Elsa-Brändström-Straße (MB Nr. 12): Neumarkierung zw. Mülheimer Str. und Henri-Dumant-Weg mit Prüfung der Anlage von Busspur und / oder Radfahrstreifen und von Baumstandorten im ggf. verbreiterten Parkstreifen auf der Nordseite
- Helmholtzstraße von Havensteinstraße bis Mülheimer Straße (MB Nr. 13): Prüfung straßenräumlicher Maßnahmen entsprechend Nahmobilitätskonzept
- Essener Straße von Mellinghofer Straße bis Hausmannsfeld (MB Nr. 20): Prüfung straßenräumlicher Maßnahmen mit dem Ziel einer Abstandsvergrößerung Fahrbahn - Bebauung im Zuge der Planungen zur Straßenbahnverlängerung
- Bottroper Straße von Rheinische Straße bis Vestische Straße (MB Nr. 31): Prüfung straßenräumlicher Maßnahmen (Empfehlung Nahmobilitätskonzept)

Folgende Prüfaufträge zu straßenräumlichen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe werden fortgeschrieben:

- B 223 Mülheimer Straße (Süd) von Helmholtzstraße bis Landwehr (Nr. 1): Prüfauftrag Begrünung des Straßenraums als Empfehlung aus dem STEK (Abfrage der Leitungsträger, Verortung der Begrünungsmaßnahme)
- L 215 Friesenstraße von Mecklenburger Straße bis Lanterstraße (Nr. 9): Prüfauftrag Begrünung des Straßenraums als Empfehlung aus dem STEK (Abfrage Leitungsträger, Verortung der Begrünungsmaßnahme)
- L 155 Teutoburger Straße von Bergstraße bis Rothebuschstraße (Nr. 17): Prüfauftrag Begrünung des Straßenraums als Empfehlung aus dem STEK (Abfrage Leitungsträger, Verortung der Begrünungsmaßnahme)
- Roonstraße von Friedrich-Karl-Straße bis Bebelstraße (Nr. 18): Prüfauftrag Anlage von Schutzstreifen (Prüfung Fahrbahnbreite)
- K 1 Falkensteinstraße von Mülheimer Straße bis Arndtstraße (Nr. 21): Prüfauftrag Begrünung des Straßenraums als Empfehlung aus dem STEK (Abfrage der Leitungsträger, Verortung der Begrünungsmaßnahme)
- L 155 Holtener/ Weseler Straße von Weierstraße bis Bahnhofstraße (Nr. 26): Prüfauftrag Begrünung des Straßenraums als Empfehlung aus

dem STEK (Abfrage der Leitungsträger, Verortung der Begrünungsmaßnahme)

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

- **Karte 20:** Aktualisierung Konzept straßenräumliche Maßnahmen

(siehe Anhang)

5.4 Konzept zur Fahrbahnsanierung

Die Stadt Oberhausen (Bereich 5-6 Mobilität) hat ein Straßenbauprogramm aufgelegt, das auch Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt in Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung beinhaltet, soweit diese auch aus Erhaltungsgründen notwendig sind. Aus diesem Programm können unter Vorbehalt kurzfristig (bis 2027) Fahrbahnsanierungen in neun Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung realisiert werden. Darüber hinaus sind auch unabhängig vom Straßenbauprogramm bereits Fahrbahnsanierungen geplant, die Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung betreffen.

5.4.1 Aktualisierung des Konzeptes zur Fahrbahnsanierung

In den folgenden neuen Maßnahmenbereichen ist eine Fahrbahnsanierung bereits vorgesehen oder soll aus dem Straßenbauprogramm umgesetzt werden:

- Schwartzstraße (MB Nr. 12): zwischen Mülheimer Straße und Tannenbergsstraße Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- Essener Straße, Mellingerstraße bis Hausmannsfeld (MB Nr. 20): Fahrbahnerneuerung mit lärmminderndem Asphalt, langfristig im Rahmen des Straßenbauprogramms bzw. im Zuge der Umsetzung der Planungen zur Straßenbahnverlängerung umzusetzen
- Ebertstraße, Tannenbergsstraße bis Mülheimer Straße (MB Nr. 30): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms langfristig umzusetzen
- Bottroper Straße, Rheinische Straße bis Vestische Straße (MB Nr. 31): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms langfristig umzusetzen

Folgende Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe werden - z.T. mit aktualisiertem Umsetzungshorizont - fortgeschrieben:

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

- B 223 Mülheimer Straße, Helmholtzstraße bis Landwehr (MB Nr. 1): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- Lothringer Straße, Grenzstraße bis Stadtgrenze (MB Nr. 4): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms langfristig bei Erneuerungsbedarf der Fahrbahndecke umzusetzen
- L 450 Osterfelder Straße, Cheruskerstraße bis Waghalsstraße (MB Nr. 5): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt bei Brückensanierung, Umsetzung nicht vor 2030
- K19 Wilmsstraße, Bahnbrücke bis Wunderstraße (MB Nr. 7): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms langfristig bei Erneuerungsbedarf der Fahrbahndecke umzusetzen
- Havensteinstraße/Wörthstraße/Christian-Steger-Straße, Gerichtstraße bis Hermann-Albertz-Straße (MB Nr. 8): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt von Marktstraße bis Gerichtstraße, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- L 215 Friesenstraße, Mecklenburger Straße bis Lanterstraße (MB Nr. 9): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- L 452 Obermeidericher Straße, Oberhauser Straße - Blettgensweg (MB Nr. 10): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, langfristig in Abstimmung mit der Stadt Duisburg umzusetzen
- L 621 Kirchhellener Straße, A 2-Brücke Kirchhellener Straße bis Fernwaldstraße (MB Nr. 16): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- L 155 Teutoburger Straße, Bergstraße bis Rothebuschstraße (MB Nr. 17): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms langfristig bei Erneuerungsbedarf der Fahrbahn umzusetzen
- Roonstraße/Hermann-Albertz-Straße, Friedrich-Karl-Straße bis Bebelstraße (MB Nr. 18): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- K 1 Falkensteinstraße, Mülheimer Straße bis Liebknechtstraße (MB Nr. 21): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt bereits für 2022 geplant
- L 155 Dreilinden, Dorstener Straße bis Vestische Straße (MB Nr. 22): Fahrbahn wird im Zuge von Fördermaßnahmen kurzfristig mit lärmminderndem Asphalt erneuert

- Ebertstraße, Bahnbrücke bis Tannenbergsstraße (MB Nr. 23): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- L 511 Bottroper Straße, Osterfelder Straße bis Westfälische Straße (MB Nr. 25): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- L 155 Holtener-/Weseler Straße, Weierstraße bis Bahnhofstraße (MB Nr. 26): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt von Postweg bis Weierstraße, im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar
- L 287 Brandenburger Straße, Steinbrinkstraße bis Ostrampe (MB Nr. 34): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt, im Rahmen des Straßenbauprogramms langfristig umzusetzen
- K15 Steinbrinkstraße, Friedrichstraße bis Johanniterstraße (MB Nr. 35): Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt in 2021 (Okt/Nov) bereits umgesetzt (nicht in Lärmkartierung enthalten)
- **Karte 21:** Aktualisierung Konzept zur Fahrbahnsanierung
(siehe Anhang)

6 Aktualisierung der Maßnahmen an Autobahnen und Schienenstrecken

6.1 Lärminderung an Autobahnen

Im Lärmaktionsplan der 2. Stufe sind die grundsätzlichen Strategien zur Lärminderung an Autobahnen umfassend dargestellt.

Folgende Maßnahmenoptionen werden benannt:

- Geschwindigkeitsregelungen,
- Verstetigung des Verkehrsflusses und
- Fahrbahnsanierung

Darüber hinaus sind auch aktive Lärmsanierungsmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden und -wällen relevant.

Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans an Autobahnen

Von den 35 in der 3. Runde definierten Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans liegen drei Maßnahmenbereiche an den Autobahnen A 2 und A 42.

- **Tabelle 9:** Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans Oberhausen 3. Runde an Autobahnen

Nr.	Autobahn	Abschnitt von	Abschnitt bis	Länge (in m)
19	A 2	Auffahrt Kreuz Oberhausen	Höhe Matzenbergstraße	340
32	A 42	Höhe Arminstraße	Breilstraße	1.040
33	A 42	Konrad-Adenauer-Allee	Höhe Scheuerstraße	790

Umgesetzte Maßnahmen in Oberhausen

Seit der Lärmkartierung 2012 bzw. dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe (2017) sind keine Maßnahmen an den Autobahnen umgesetzt worden.

Bestehende Planungen in Oberhausen

Im Rahmen des Um- und Ausbaus des Autobahnkreuzes (AK) Oberhausen sind umfangreiche aktive Maßnahmen zum Lärmschutz geplant (siehe auch Kapitel 4.1.4). Mit Umsetzung der Maßnahme kann eine Reduzierung der Lärmbelastung im Maßnahmenbereich Nr. 19, A 2 zwischen Auffahrt Kreuz

Oberhausen und Höhe Matzenbergstraße erreicht werden. Die Umsetzung hängt vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ab. Konkrete Angaben zum Umsetzungszeitpunkt sind daher nicht möglich.

Seitens des Straßenbaulastträgers sind zudem auf der A 42 zw. Oberhausen-Buschhausen und Bottrop-Süd aktive Lärmsanierungsmaßnahmen vorgesehen. Von der durch die Maßnahme erreichbaren Lärminderung profitieren die Maßnahmenbereiche MB Nr. 32 und MB Nr. 33 an der A 42. Ein Baubeginn ist frühestens 2026 vorgesehen.

6.2 Lärminderung im Schienenverkehr

Grundsätze und Wirkungen / Handlungsansätze

Im Lärmaktionsplan der 2. Stufe sind die grundsätzlichen Strategien zur Lärminderung an Schienenstrecken umfassend dargestellt. Zur Emissionsminderung an Schienenstrecken kann generell zwischen technischen Maßnahmen am Fahrzeug und am Fahrweg unterschieden werden. Darüber hinaus sind Lärmschutzmaßnahmen am Schallausbreitungsweg und passiver Schallschutz Handlungsoptionen.

Für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an Schienenstrecken ist die DB AG zuständig.

Umgesetzte und bestehende Planungen in Oberhausen

Im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Programm zur freiwilligen Lärmsanierung) wurde im Dezember 2021 ein aktualisiertes Gesamtkonzept erarbeitet. Dieses beinhaltet für das Stadtgebiet Oberhausen sowohl bereits umgesetzte Maßnahmen, z.B. im Bereich Oberhausen-Osterfeld als auch umfangreiche Maßnahmenplanungen, die voraussichtlich bis 2024/2025 umgesetzt werden sollen (siehe auch Kapitel 4.1.4).

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Die folgende Tabelle enthält die Maßnahmenbereiche der 3. Runde LAP an Streckenabschnitten im Lärmsanierungsprogramm der DB AG.

- **Tabelle 10:** Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans der 3. Runde Oberhausen an Schienenstrecken im Lärmsanierungsprogramm der DB AG.

Nr.	Bereich	Maßnahme
11	ÖPNV-Trasse Höhe Rossaintstraße	LSW 9.2, Höhe 3m (Realisierung voraussichtlich 2025)
33	A 42 Konrad-Adenauer-Allee - Höhe Scheuerstraße	LSW 18, Höhe 2,5m (Realisierung voraussichtlich 2024)

7 Aktualisierung Ruhige Gebiete

Die im Folgenden dargestellten Grundlagen sowie die in Kapitel 7.3 dargestellten Auswahlkriterien und die in Kapitel 7.4 der Ausweisung zugrunde liegenden Kategorien sind aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe übernommen worden.

Aktualisiert wurde die Darstellung der Datengrundlagen (Kapitel 7.2) sowie die an die aktuelle Lärmsituation angepassten ruhigen Gebiete in Kapitel 7.4.

7.1 Rechtliche Grundlagen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und der § 47d des BImSchG verfolgt mit den Lärmaktionsplänen auch das Ziel derzeit „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“⁷⁸.

Entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie ist ein „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 Mitgliedsstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“⁷⁹.

Der rechtliche Rahmen zur Auswahl, Festlegung und Umsetzung von ruhigen Gebieten ist dabei weitestgehend offen gehalten. Dies wurde auch auf Bundes- und Landesebene nicht konkretisiert. Weitergehende Informationen zur Umsetzung bieten u.a. Leitfäden und Arbeitshinweise⁸⁰ zur Umgebungslärmrichtlinie.

- Zielsetzungen

Ruhige Gebiete in Ballungsräumen sind laut Umgebungslärmrichtlinie im Sinne der Vorsorge gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Es geht demnach weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung als um die Vermeidung zusätzlicher Belastungen.

- Schwellenwerte für ruhige Gebiete

⁷⁸ BImSchG § 47d, Absatz 2

⁷⁹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

⁸⁰ z.B.: Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - zweite Aktualisierung - 2017; Umweltbundesamt/ Matthias Hintzsche, Der Schutz ruhiger Gebiete - Ein Beitrag zur Stadtentwicklung, Berlin, UMID 2 - 2014, S. 44 ff.

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Feste Kriterien, z.B. von nicht zu überschreitenden Lärmindexwerten gibt es nicht. Entsprechend den LAI-Hinweisen sollte der zur Anwendung kommende Schwellenwert bei einem L_{DEN} von 50 dB(A) bis 55 dB(A) liegen.⁸¹

- Nutzungen in ruhigen Gebieten

Bei ruhigen Gebieten ist offen gehalten, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handeln soll. Auch wenn bebaute Bereiche nicht ausgeschlossen sind, werden in der Praxis vorwiegend unbebaute Bereiche in die Erwägungen mit einbezogen.

Auch die Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen empfiehlt „einen besonderen Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsgebiete zu setzen, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können.“⁸² Zudem wird in den LAI-Hinweisen der zuständigen Behörde freigestellt, ob sie auch innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms schützen wollen.

- Bindungswirkung⁸³

Nach der Begriffsdefinition des § 3 ULR gibt es ruhige Gebiete nicht per se, z.B. aufgrund der akustischen Situation oder anderer Eigenschaften, sondern es bedarf einer Festsetzung durch die zuständige Behörde. Einmal festgesetzt erfordern diese von den zuständigen Planungsträgern eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete in ihren Planungen. Dies kann ggf. den Ermessensspielraum der Planungsträger einschränken. Ein Verbot der Lärmerhöhung oder andere zwingende Vorgaben sind damit jedoch nicht verbunden.

Aufgrund der Funktion des Lärmaktionsplans als behördenverbindlicher Umweltschutzplan ist nicht von einer direkten rechtlichen Wirkung auf Dritte auszugehen.

7.2 Vorhandene Daten in Oberhausen

Die Möglichkeit der Definition von ruhigen Gebieten ist u.a. in Abhängigkeit von der bestehenden Datenlage zu sehen. Im Folgenden aufgelistet sind die für die Stadt Oberhausen vorhandenen Datengrundlagen. Wenn nicht anders benannt, wurden diese von der Stadt Oberhausen zur Verfügung gestellt.

⁸¹ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - zweite Aktualisierung - 2017

⁸² ebenda

⁸³ Prof. Dr. Pascale Cancik, Universität Osnabrück, Ruhige Gebiete – rechtlich, Tagung „Umgebungslärmrichtlinie - die Dritte“ am 27./ 28.03.2015

- Grundkarten

Die Grundkarten basieren auf Informationen bzw. Daten zum Straßen-, Straßenbahn- und Schienennetz, zu den IED-Anlagen und zu den Gebäuden der Stadt Oberhausen.

- Daten zur Lärmbelastungssituation

Die Lärmbelastungsdaten beruhen auf einer im Rahmen der Lärmkartierung der 2. Stufe von der Stadt Oberhausen durchgeführten Gesamtlärberechnung für die Lärmquellen Straße, Straßenbahn, Schiene und IED-Anlagen.

- STEK 2020

Im STEK 2020 der Stadt Oberhausen sind die Flächennutzungen aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) für das Stadtgebiet konkretisiert worden. Zur Darstellung der Flächennutzungen für die ruhigen Gebiete wird weiterhin das STEK (Stand 2013) verwendet.

7.3 Auswahlkriterien

Die Festlegung von ruhigen Gebieten erfolgt zunächst nach akustischen Kriterien. Anhand einer Gesamtlärbetrachtung werden die Gebiete mit einer Lärmbelastung unterhalb eines geeigneten Schwellenwertes dargestellt.

In der Verschneidung mit geeigneten Flächen (z.B. Frei- und Grünflächen) und unter Berücksichtigung von Störfaktoren und weiteren Einschränkungen sowie einer Mindestgröße werden ruhige Gebiete in Oberhausen identifiziert.

Lärmindex und Schallpegelgrenze

Entsprechend den LAI-Hinweisen soll der Index L_{DEN} zur Identifizierung von ruhigen Gebieten verwendet werden. Es wird davon ausgegangen, dass ruhige Gebiete vor allem tagsüber als Rückzugsmöglichkeit vom Alltagslärm in Verbindung mit dem Aufenthalt im Freien genutzt werden.

Für Oberhausen liegen für alle Schallquellen L_{DEN} -Werte (24h) vor, die für eine Gesamtlärbetrachtung zur Herausarbeitung ruhiger Gebiete herangezogen werden.

Als Schallpegelgrenze für ruhige Gebiete sollen entsprechend den LAI-Hinweisen der L_{DEN} von 50 dB(A) und 55 dB(A) gewählt werden. Die Schallpegelgrenze ist ein entscheidendes Kriterium für die Auswahl von ruhigen Gebieten.

Für Oberhausen werden beide Pegelgrenzen für ruhige Gebiete angewandt: Schwellenwert $L_{DEN} = 50$ dB(A) und Schwellenwert $L_{DEN} = 55$ dB(A).

Innerhalb möglicher ruhiger Gebiete findet eine Abstufung in

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

- Flächen, die unter dem Schwellenwert $L_{DEN} = 50$ dB(A) liegen und
- Flächen innerhalb des Pegelbereichs $L_{DEN} = 50 < 55$ dB(A) statt.

Gesamtlärbetrachtung

Für die relevanten Lärmquellen erfolgt eine Gesamtlärbetrachtung. Für diese liegt eine Summenberechnung der vier Lärmquellen in Oberhausen vor. Die Einzelpegel der vier Schallquellen werden dabei zu einem Gesamtpegel aufsummiert. Die Summenbetrachtung kommt dem menschlichen Empfinden der Lärmbelastung sehr nahe.

- **Karte 22:** Gesamtlärbetrachtung aller kartierten Lärmquellen

(siehe Anhang)

Funktion und Flächennutzung

Der Berücksichtigung der Funktion und Flächennutzung eines Gebietes als nicht-akustisches Kriterium kommt bei der Auswahl von ruhigen Gebieten eine wichtige Bedeutung zu.

Laut Artikel 2 der Umgebungslärmrichtlinie betrifft die Richtlinie u.a. „den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums [...] ausgesetzt sind.“

Bei der Ausweisung ruhiger Gebiete in Oberhausen erfolgt eine Konzentration auf unbebaute Flächen. Bebaute Gebiete, wie stark belastete Wohn- und Mischgebiete, sollten prioritär hinsichtlich der Lärmsanierung behandelt werden.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund werden für die Auswahl geeigneter Gebietskulissen für ruhige Gebiete folgende Flächen aus dem STEK berücksichtigt:

- Flächen für Wald
- Flächen für die Landwirtschaft
- Grünflächen
- Grünanlage, Friedhof, Kleingarten
- Wasserflächen

In Karte 23 sind für die potentiell ruhigen Gebiete die Flächennutzungen entsprechend den Ausweisungen im STEK dargestellt.

- **Karte 23:** Potentiell ruhige Gebiete und Flächennutzungen

(siehe Anhang)

Störfaktoren und weitere Einschränkungen

Die Grün- und weiteren Freiflächen des STEK enthalten auch Flächen mit Nutzungsspezifizierungen, die sich auf Grund ihrer Geräuscheinwirkung oder der fehlenden bzw. unzureichenden Zugänglichkeit für die Allgemeinheit (z.B. Golfanlagen) weniger für ruhige Gebiete eignen. Liegen entsprechende Nutzungen an den Randbereichen ruhiger Gebiete oder umfassen sie nahezu ein ruhiges Gebiet, so werden sie von diesem ausgeschlossen bzw. nicht als ruhiges Gebiet identifiziert.

Mindestgröße

Mindestgrößen für ruhige Gebiete bewegen sich zwischen 3 ha in Bremen und 100 ha in Berlin.

Für Oberhausen wird als Mindestgröße eine Fläche von 3 ha, die einen Pegel $L_{DEN} < 55$ dB(A) aufweist, berücksichtigt. Diese Mindestgröße wird angewandt, um auch wohnortnah entsprechende Flächen ausweisen zu können.

Berücksichtigung von nicht schalleisen Erholungsflächen

Aufgrund der flächenhaft hohen Lärmbelastungen ist die Anzahl der Gebiete in Oberhausen, die das akustische Kriterium Gesamtlärmbelastung $L_{DEN} < 55$ dB(A) erfüllen, begrenzt. Viele siedlungsnahen Flächen mit (Nah-)Erholungsfunktionen werden nicht in die Betrachtung ruhiger Gebiete einbezogen, da sie nicht schalleise sind. Viele dieser Flächen werden aber von der Wohnbevölkerung als leise im Verhältnis zu einer lauten Umgebung wahrgenommen und als wohnortnahe Erholungsbereiche genutzt.

Für eine Berücksichtigung dieser Gebiete als „relativ ruhige Gebiete“ sollen Kriterien zur Festlegung, die den Erholungsnutzen und akustische Qualitäten einbeziehen, entwickelt werden.

7.4 Aktualisierung der ruhigen Gebiete in Oberhausen

Kategorien ruhiger Gebiete

Unter Einbeziehung der örtlichen Situation lassen sich die identifizierten ruhigen Gebiete in zwei Kategorien einteilen:

Ruhige Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche:

- außerhalb der Siedlungsflächen Oberhausens gelegene Gebiete mit einer Mindestgröße von 50 ha und einer Kernfläche, die einen $L_{DEN} < 50$ dB(A) aufweist

Ruhige siedlungsnahe Erholungsflächen:

- in Siedlungsnähe liegende Gebiete mit einem $L_{DEN} < 55$ dB(A) und einer Mindestgröße von 3 ha

Die beiden Kategorien wurden so gewählt, um entsprechend den LAI-Hinweisen zum einen „großflächige Gebiete, die einen weitgehend naturbelassenen oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden“⁸⁴ und zum anderen auch für die innerstädtische Bevölkerung wohnortnahe Erholungsflächen vor Lärm zu schützen. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Flächen ruhiger Gebiete in Oberhausen vor allem im Norden und Osten des Stadtgebietes liegen.

Als dritte Kategorie soll darüber hinaus die Ausweisung möglicher relativ ruhiger Gebiete geprüft werden. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass viele für die Bevölkerung wichtige (Nah-)Erholungsflächen in Oberhausen nicht in die Betrachtung ruhiger Gebiete einbezogen werden, da sie nicht schalleise sind.

Relativ ruhige Gebiete (Prüfauftrag):

- in der Nähe von Lärmquellen in Oberhausen gelegene Erholungsflächen und Parkanlagen, die einen $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) aufweisen

Für eine willkürfreie Festlegung relativ ruhiger Gebiete sollen im Rahmen des Prüfauftrages Kriterien erarbeitet werden, nach denen die Auswahl und Ausweisung erfolgt. Der Prüfauftrag soll im Zeitraum der kurzfristigen Maßnahmen umgesetzt werden (siehe auch Kapitel 8.1.2).

Zur Auswahl relativ ruhiger Gebiete aus Erholungsflächen und Parkanlagen, die einen $L_{DEN} > 55$ dB(A) aufweisen, können u.a. folgende Kriterien in Oberhausen herangezogen werden:

⁸⁴ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung zweite Aktualisierung - 2017

- Mindestgröße der Fläche
- deutliche Immissionsreduktion in der Kernfläche gegenüber dem Rand der Fläche
- hohe Einwohnerzahl im Einzugsbereich

Überprüfung und Aktualisierung der Ausweisung ruhiger Gebiete

Für die Aktualisierung des Lärmaktionsplans wurden die Abgrenzungen der Erholungsflächen und ruhigen Gebiete nach den akustischen Kriterien entsprechend des Lärmaktionsplans 2. Stufe überprüft.

Im Ergebnis der Überprüfung werden die Empfehlungen für die Ausweisung ruhiger Gebiete des Lärmaktionsplans 2. Stufe weitestgehend bestätigt. Die schalltechnischen Kriterien werden bis auf drei Flächen in allen ausgewiesenen ruhigen Gebieten weiterhin eingehalten.

Bei den 3 Flächen handelt es sich um die ruhigen siedlungsnahen Erholungsflächen

- Holtener Feld - Holten, östl. Siegesstraße (Nr. 3 im LAP 2. Stufe)
- Emscher - HOAG-Trasse; Holten, ab Bahnstraße entlang der Emscher (Nr. 15 im LAP 2. Stufe)
- Landwirtschaftliche Flächen Kurfürstenstraße - Stadtgrenze Duisburg, Holten, südl. Kurfürstenstraße (Nr. 20 im LAP 2. Stufe)

Aufgrund der Berücksichtigung einer IED-Anlage in der Lärmkartierung 2017 im nahen Umfeld dieser drei siedlungsnahen Erholungsflächen liegt die Gesamtlärmbelastung auf diesen Flächen nicht mehr unter 55 dB(A) L_{DEN} als akustisches Kriterium für eine siedlungsnahen Erholungsfläche.

Diese Flächen werden in die Kategorie, für die ein Prüfauftrag zur Eignung als relativ ruhiges Gebiet empfohlen wird, aufgenommen.

In der Karte 24 sind unter Berücksichtigung der Änderungen die aktualisierten ruhigen Gebiete mit ihren Abgrenzungen dargestellt.

In den nachfolgenden Tabellen sind die aktualisierten Empfehlungen für die Ausweisung von ruhigen Gebieten mit sehr ruhiger Kernfläche, von ruhigen siedlungsnahen Erholungsflächen und von Prüfaufträgen für relativ ruhige Gebiete aufgeführt.

Die beiden ruhigen Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche stellen wichtige Erholungsräume im Stadtgebiet von Oberhausen dar. Sie liegen im Norden des Stadtgebietes am nordöstlichen Rand zu den Nachbarstädten Bottrop und Dinslaken.

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

- **Tabelle 11:** Ruhige Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche

Nr.	Name	Gesamtfläche (und Kernfläche) in ha	Lage
1	Hiesfelder Wald	545 (441)	Sterkrade-Nord, östl. Franzosenstraße
2	Im Fort / Hirschkamp	75 (26)	Sterkrade-Nord, westl. Franzosenstraße

Die 15 ruhigen siedlungsnahen Erholungsflächen stellen wichtige innerstädtische Erholungsräume vor allem im östlichen Stadtgebiet von Oberhausen und in den Randbereichen des Stadtgebietes dar.

- **Tabelle 12:** Ruhige siedlungsnaher Erholungsflächen

Nr.	Name	Gesamtfläche in ha	Lage
3	Anlage des Golfclubs Oberhausen	27	Klosterhardt, östl. Harkortstraße
4	Landschaftsschutzgebiet Klosterhardt	25	Klosterhardt, östl. Elpenbachstraße
5	Antoniepark/Elpenbachtal	18	Klosterhardt, Bereich Antoniestraße
6	Koppenburgs Mühlenbach	16	Rothebusch, Am Mühlenbach
7	Volksgarten	15	Rothebusch, westl. Kapellenstraße
8	Landwirtschaftliche Flächen Dieckerhoffstraße	14	Schlad, Dieckerhoffstraße
9	Ostfriedhof	14	Rothebusch, westl. Rothebuschstraße
10	Vonderort	12	Osterfeld-Mitte, östl. Koppenburgstraße
11	Park Kastell Holten	12	Holten, nördl. Wasserstraße
12	Werkbahntrasse/ Park Friesenhügel	9	Rothebusch, östl. Kapellenstraße
13	Revierpark Mattlerbusch	7	Holten, südl. Dinslaker Straße
14	Grünzug Am Stemmersberg	6	Heide, Am Stemmersberg
15	Landwirtschaftliche Flächen Kaisersfeld	5	Schlad, östl. Mellinghofer Straße
16	Teilbereich Halde Haniel Oberhausen	4	Sterkrade-Nord, östl. Kirchhellener Straße
17	Kleingartenanlage Baumstraße	4	Rothebusch, nördl. Baumstraße

Die 18 zu prüfenden relativ ruhigen Gebiete stellen wichtige Erholungsräume im Stadtgebiet von Oberhausen dar, auch wenn sie Lärmbelastungen über einem L_{DEN} von 55 dB(A) aufweisen. Nach noch zu genauer zu definierenden Kriterien

soll für diese geprüft werden, ob sie aufgrund ihrer akustischen Situation und ihrer Bedeutung für die Erholung der Wohnbevölkerung als relativ ruhige Gebiete ausgewiesen werden sollen. Es besteht somit ein Prüfauftrag.

Stadt Oberhausen
**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

- **Tabelle 13:** Prüfauftrag relativ ruhige Gebiete auf Erholungsflächen/ Parkanlagen

Nr.	Name der Erholungsfläche/ Parkanlage	Gesamtfläche in ha	Lage
18	Hühnerheide	97	Schmachtendorf, nördl. Forststraße
19	Alsbachtal	85	Alsfeld, nördl. und südl. A 2
20	Lohfeld	66	Barmingholten, östl. Graßhofstraße
21	Sterkrader Wald	58	Königshardt, südl. Buchen- weg
22	Ruhrpark/ Biotop	51	Alstaden, Am Ruhrufer
23	Gehölzgarten Ripshorst	50	Grafenbusch, nördl. Rips- horster Straße
24	Holtener Feld	44	Holten, östl. Siegesstraße
25	Westfriedhof	38	Lirich, westl. Emscherstraße
26	Kaisergarten	37	zwischen Lindnerstraße und Am Kaisergarten
27	Revierpark Vonderort	36	Vonderort, nördl. Hochstra- ße
28	OLGA-Gelände	17	Osterfeld-Mitte, nördl. Bottroper Straße
29	Sterkrader Heide	16	Tackenberg West, östl. Beethovenstraße
30	Nordfriedhof	16	Königshardt, westl. Königs- hardter Straße
31	Kleingartenanlage Schönefeld	12	Dümpten
32	Volkspark Sterkrade	11	Alsfeld, westl. Weseler Straße
33	Knappenhalde	9	Brücktorviertel
34	Emscher - HOAG-Trasse	7	Holten, ab Bahnstrasse entlang der Emscher
35	Landwirtschaftliche Flächen Kurfürstenstraße - Stadtgrenze Duisburg	3	Holten, südl. Kurfürsten- straße

- **Karte 24:** Aktualisierung der ruhigen Gebiete

(siehe Anhang)

8 Integriertes Gesamtkonzept

Das integrierte Gesamtkonzept wird auf der Basis der abgestimmten Maßnahmen und Prüfaufträge für den Straßenverkehr erarbeitet.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde werden im Hinblick auf ihren Umsetzungshorizont tabellarisch dargestellt.

Im Anschluss werden für die kurzfristigen Maßnahmen, die bis 2027 (5-Jahres-Zeitraum des Lärmaktionsplans der 3. Runde) umgesetzt werden sollen, die Wirkungen und Kosten aufgezeigt. Es erfolgt eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse, bei der die Kosten den Wirkungen gegenübergestellt werden.

Der Schienenverkehrslärm ist nicht Bestandteil des integrierten Gesamtkonzeptes. Mit Lärmsanierungsmaßnahmen an den Schienenstrecken können auch Entlastungen erzielt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Oberhausen.

Bestandteil des integrierten Gesamtkonzeptes sind auch Steckbriefe für die Maßnahmenbereiche der 1. - 3. Priorität. In der Anlage 3 ist zu jedem Maßnahmenbereich ein Steckbrief enthalten, in dem tabellarisch eine Bestandsbeschreibung erfolgt und die Lärminderungsmaßnahmen mit ihren Potentialen aufgezeigt werden. Die Maßnahmen werden darüber hinaus grafisch in einer Karte mit ihrer Verortung abgebildet.

- **Anlage 3:** Steckbriefe der Maßnahmenbereiche Lärmaktionsplan 3. Runde (siehe Anhang)

8.1 Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden folgend tabellarisch entsprechend ihres Umsetzungshorizontes und der Umsetzung/ Prüfung dargestellt.

8.1.1 Kurzfristige Maßnahmen

Die kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde beinhalten ausschließlich Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt, die entweder bereits vorgesehen sind oder bis 2027 aus dem Straßenbauprogramm finanziert und umgesetzt werden können. 11 der 12 kurzfristigen Fahrbahnsanierungen sind fortgeschriebene Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe, eine kurzfristig umzusetzende Fahrbahnsanierung in einem neuen Maßnahmenbereich ist bereits geplant.

● **Tabelle 14:** Kurzfristige Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Nr.	Straße	Länge in m	Prio- rität	Fahrbahnanierung mit lärmminderndem Asphalt
1	Mülheimer Straße, Helmholtzstraße - Landwehr	1.233	1	X ^①
8	Havensteinstr./Wörthstr./Christian-Steger-Straße, Gerichtstraße - Hermann-Albertz-Straße	617	2	X ^①
9	L 215 Friesenstraße, Mecklenburger Straße - Lanterstraße	470	2	X ^①
12	Schwartzstraße, Mülheimer Straße - Henri-Dumant-Weg	164	3	X ^②
16	L 621 Kirchhellener Straße, A 2-Brücke Kirchhellener Str. - Fernewaldstr.	222	3	X ^①
18	Roonstraße / Hermann-Albertz-Straße, Friedrich-Karl-Straße - Bebelstraße	761	3	X ^①
21	K 1 Falkensteinstraße, Mülheimer Straße - Liebknechtstraße	468	3	X ^①
22	L 155 Dreilinden, Dorstener Straße - Vestische Straße	259	3	X ^①
23	Ebertstraße, Bahnbrücke - Tannenbergstraße	189	3	X ^①
25	L 511 Bottroper Straße, Osterfelder Straße - Westfälische Straße	363	3	X ^①
26	L 155 Holtener-/Weseler Straße, Weierstraße - Bahnhofstraße	2.027	3	X ^{①,②}
35	K15 Steinbrinkstraße, Friedrichstraße - Johanniterstraße	578	3	X ^{①,③}

Erläuterungen zur Tabelle

①: Fortschreibung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe

②: Maßnahmenumfang weicht vom Maßnahmenbereich ab
MB 12: Schwartzstraße zw. Mülheimer Str. und Tannenbergstraße
MB 26: L 155 Holtener-/Weseler Straße, Postweg bis Weierstraße

③: bereits umgesetzt (November 2021), nicht in Lärmkartierung 2020 enthalten

Zudem sollen die aktualisierten ruhigen Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche entsprechend Tabelle 11, S. 82 sowie die aktualisierten ruhigen siedlungsnahen Erholungsflächen entsprechend Tabelle 12, S. 82 als solche im Sinne von § 47d Abs. 6 iVm § 47 Abs. 6 BImSchG fortgeschrieben werden.

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

8.1.2 Prüfaufträge

Die Prüfaufträge des Lärmaktionsplans der 3. Runde sollen bis 2027 bearbeitet werden und zu einem Ergebnis der Prüfung führen.

Die Prüfaufträge umfassen aktuelle Maßnahmenentwicklungen für die neuen Maßnahmenbereiche der 3. Runde sowie Fortschreibungen der Prüfaufträge aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe, die noch nicht (abschließend) bearbeitet wurden.

● **Tabelle 15:** Prüfaufträge des Lärmaktionsplans der 3. Runde

Nr.	Straße	Länge in m	Prio- rität	Prüfaufträge		
				Geschwindigkeits- reduzierung auf 30 km/h ganztags	Lkw- Nachfahrverbot	Straßenraumorga- nisation, -gestaltung
1	B 223 Mülheimer Straße (Süd), Helmholtzstraße - Landwehr	1.233	1			X ^①
6	L 215 Hansastraße, Rhenaniastr. - Buschhausener Str.	125	2		X ^①	
8	Havensteinstraße/ Wörthstraße, Christian-Steger-Str. - Hermann-Albertz-Str.	617	2		X ^①	
9	L 215 Friesenstraße, Mecklenburger Straße - Lanterstraße	470	2			X ^①
10	L452 Obermeidericher Straße, Oberhauser Straße - Blettgensweg	438	2	X ^①	X ^①	
12	Schwartzstraße, Mülheimer Str. - Elsa-Brändström-Str.	164	3			X ^{②,③}
13	Helmholtzstraße, Havensteinstr. - Mülheimer Str.	605	3	X		X ^②
17	L 155 Teutoburger Straße, Bergstraße - Rothebuschstraße	330	3			X ^①
18	Roonstraße, Friedrich-Karl-Straße bis Bebelstraße	761	3			X ^①
20	Essener Straße, Mellinghofer Straße - Hausmannsfeld	431	3			X ^②
21	K 1 Falkensteinstraße, Mülheimer Straße bis Liebknechtstraße	468	3			X ^{①,②}
26	L 155 Holtener/ Weseler Straße Weierstraße - Bahnhofstraße	2.027	3			X ^{①,②}
28	L 287 Neumühler Straße / West-/ Ostrampe, Ostrampe - Mecklenburger Straße	682	3		X ^①	
29	Friedrich-Karl-Straße, Marktstraße - Concordiastraße	438	3	X ^②		
31	Bottroper Straße, Rheinische Straße - Vestische Straße	294	3			X ^②
34	L 287 Brandenburger Straße Steinbrinkstraße bis Ostrampe	312	3		X ^①	

Erläuterungen zur Tabelle

- ①: Fortschreibung der Prüfaufträge aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe
- ②: Maßnahmenumfang weicht vom Maßnahmenbereich ab
MB 12: Schwartzstraße zw. Mülheimer Str. und Henri-Dumant-Weg
MB 21: Falkensteinstraße zw. Mülheimer Straße und Arndtstraße
MB 26: L 155 Holtener/ Weseler Straße zw. Postweg und Weierstraße
MB 29: Friedrich-Karl-Straße zw. Marktstraße und Friedrich-Karl-Straße, Haus Nr. 19
- ③: Neumarkierung zw. Mülheimer Str. und Henri-Dumant-Weg mit Prüfung der Anlage einer Busspur und / oder eines Radfahrstreifen und von Baumstandorten im ggf. verbreiterten Parkstreifen auf der Nordseite
- ④: Prüfung straßenräumlicher Maßnahmen entsprechend Nahmobilitätskonzept und Grünstrukturenentwicklungskonzept
- ⑤: Prüfung straßenräumlicher Maßnahmen mit dem Ziel einer Abstandsvergrößerung der Fahrbahn zur Bebauung im Zuge der Planungen zur Straßenbahnverlängerung
- ⑥: Prüfung straßenräumlicher Maßnahmen (Empfehlung Nahmobilitätskonzept)

Zudem sollen die aktualisierten Erholungsflächen und Parkanlagen entsprechend Tabelle 12, S. 82 nach noch festzulegenden Kriterien im Hinblick auf ihre Eignung zur Festsetzung als relativ ruhiges Gebiet geprüft werden.

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

8.1.3 Langfristige Maßnahmen

Die langfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde sollen über 2027 hinaus weiterverfolgt und umgesetzt werden. Neben Fahrbahnsanierungen mit lärminderndem Asphalt in den neuen Maßnahmenbereichen Nr. 20, 30 und 31 sind als langfristige Maßnahmen Fortschreibungen der Fahrbahnsanierungen und von aktiven Schallschutzmaßnahmen an Autobahnen aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe enthalten.

● **Tabelle 16:** Langfristige Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 2. Stufe

Nr.	Straße	Länge in m	Prio- rität	Maßnahmen	
				Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt	aktive Schall- schutzmaßnahmen ②
4	Lothringer Straße, Grenzstraße - Stadtgrenze	709	2	X ^①	
5	L 450 Osterfelder Straße, Cheruserstraße - Waghalsstraße	189	2	X ^①	
7	K19 Wilmsstraße, Bahnbrücke - Wunderstraße	190	2	X ^①	
10	L 452 Obermeidericher Straße, Oberhauser Straße - Blettgensweg	438	2	X ^①	
17	L 155 Teutoburger Straße, Bergstraße - Rothebuschstraße	330	3	X ^①	
19	A 2, östlich Auffahrt Kreuz Oberhausen - Höhe Matzenbergstraße	922	3		X ^①
20	Essener Straße, Mellinghofer Straße - Hausmannsfeld	431	3	X	
30	Ebertstraße, Tannenbergstraße - Mülheimer Straße	463	3	X	
31	Bottroper Straße, Rheinische Straße - Vestische Straße	294	3	X	
32	A 42, Höhe Arminstraße - Breilstraße	1.040	3		X ^①
33	A 42, Konrad-Adenauer-Allee - Höhe Scheuerstraße	790	3		X ^①
34	L 287 Brandenburger Straße, Steinbrinkstraße - Ostrampe	312	3	X ^①	

Erläuterungen zur Tabelle

①: Fortschreibung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe

②: aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge (Umbau Autobahnkreuz Oberhausen A 2/ A 3) und der Lärmsanierung (A 42); Zuständigkeit: Autobahn GmbH

8.2 Wirkungen und Kosten der kurzfristigen Maßnahmen

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

Für die kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden folgend die Wirkungen und Kosten dargestellt. Im Anschluss erfolgt eine Kosten-Wirksamkeitsanalyse, bei der die Kosten der Maßnahmen den Entlastungswirkungen gegenüber gestellt werden.

Kurzfristige Prüfaufträge sowie langfristige Maßnahmen bleiben hier unberücksichtigt. Durch die Umsetzung der kurzfristigen Prüfaufträge entstehen Kosten, die derzeit nicht abschätzbar sind.

8.2.1 Maßnahmenwirkungen

Berechnungsansätze

In die Wirkungsberechnung fließen die kurzfristigen Maßnahmen der Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt ein. Bei Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt wird ein Abschlag von 3 dB(A) entsprechend dem Vorgehen bei der Lärmkartierung in das Modell eingepflegt.

Ergebnis

Folgend sind die Entlastungswirkungen in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung, in denen kurzfristige Maßnahmen geplant sind, tabellarisch dargestellt. Dabei werden die maximalen Fassadenpegel, die Zahl der Betroffenen, die Lärmbelastungen über 65/55 dB(A) ausgesetzt sind, und der Gebäudeanteil mit Pegeln über 70/ 60 dB(A) jeweils vor Umsetzung der Maßnahmen und nach Umsetzung der Maßnahmen nebeneinander gestellt. Zudem wird die Spannweite der Reduzierung der Lärmpegel gezeigt.

- **Tabelle 17:** Entlastungswirkungen der kurzfristigen Maßnahmen

Maßnahmenbereich	Fassadenpegel maximal L _{DEN} / L _{Night} ①		Zahl der Betroffenen > 65/55 dB(A)		Gebäudeanteil ② mit Pegeln > 70/60 dB(A)	
	vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher
Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt						
1 Mülheimer Straße	74,3 / 65,2	71,3 / 62,2	644 / 672	539 / 578	88%	28%
8 Havenstein-/ Wörth-/ Christian-Steger- Straße	69,7 / 59,0	68,6 / 58,1	204 / 198	191 / 79	0%	0%
9 L 215 Friesenstraße	71,9 / 60,7	66,6 / 55,7	108 / 96	54 / 17	79%	0%

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Maßnahmenbereich	Fassadenpegel maximal L _{DEN} / L _{Night} ①		Zahl der Betroffenen > 65/55 dB(A)		Gebäudeanteil ② mit Pegeln > 70/60 dB(A)	
	Nr.	Straße	vorher	nachher	vorher	nachher
12	Schwartzstraße③	71,4 / 62,3	71,3 / 62,2	54 / 55	29 / 29	9% / 20%
16	L 621 Kirchhellener Straße	67,5 / 60,0	67,5 / 60,0	50 / 73	18 / 63	10% / 10%
18	Roonstr. / Hermann-Albertz-Straße	69,2 / 60,0	65,6 / 54,6	207 / 212	32 / 0	0% / 0%
21	K 1 Falkensteinstraße	71,9 / 62,7	71,8 / 62,6	146 / 143	41 / 25	3% / 0%
22	L 155 Dreilinden	68,7 / 59,1	67,9 / 58,3	53 / 57	35 / 41	0% / 0%
23	Ebertstraße	70,0 / 59,6	67,1 / 56,7	30 / 30	20 / 20	0% / 0%
25	L 511 Bottroper Straße	69,7 / 59,3	67,5 / 57,3	94 / 92	30 / 27	0% / 0%
26	L 155 Holtener-/Weseler Straße	71,0 / 60,5	70,8 / 60,2	406 / 375	259 / 253	25% / 15%
35	K15 Steinbrinkstraße	69,6 / 57,9	66,6 / 54,9	141 / 87	44 / 0	0% / 0%

① Der maximale Fassadenpegel muss nicht zwingend am gleichen Gebäude liegen.

② Der Gebäudeanteil bezieht sich auf die betrachteten Gebäude mit Pegeln A 65 / 55 dB(A); wenn die Anzahl dieser Gebäude sinkt während die Anzahl der Gebäude über 70/60 dB(A) konstant bleibt, steigt der Anteil (siehe auch ③)

③ Der maximale Fassadenpegel in der Schwartzstraße mit über 70/60 dB(A) liegt an einem Gebäude am Einmündungsbereich zur Mülheimer Straße; für dieses ergeben sich nur geringfügige Änderungen. Die weiteren Gebäude im Verlauf der Schwartzstraße können entlastet werden, so dass die Anzahl der Gebäude > 65/55 dB(A) halbiert wird.

Bei Umsetzung aller kurzfristigen Maßnahmen, die in der aufgeführten Tabelle dargestellt sind, können in diesen Maßnahmenbereichen ganztags 845 Betroffene mit Pegeln über 65 dB(A) L_{DEN} „vorher“ so entlastet werden, dass sie „nachher“ keinen Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) L_{DEN} mehr ausgesetzt sind.

Nur im Nachtzeitraum können bei Umsetzung der in der Tabelle aufgeführten kurzfristigen Maßnahmen in diesen Maßnahmenbereichen 973 Betroffene mit Pegeln über 55 dB(A) L_{Night} „vorher“ so entlastet werden, dass sie „nachher“ keinen Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 55 dB(A) L_{Night} mehr ausgesetzt sind.

Gesamtstädtische Ergebnisse Straßenverkehr

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

In den nachfolgenden Tabellen sind die gesamtstädtischen Veränderungen der Lärmbetroffenheit der Oberhausener Bevölkerung durch den Straßenverkehr nach Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen der 3. Runde Lärmaktionsplanung dargestellt. Die Auswertung nimmt Bezug zur Betroffenenstatistik nach VBEB für das Gesamtstraßennetz in Oberhausen (siehe Kapitel 2.1.2). Gegenübergestellt sind die Zahl der von Straßenverkehrslärm Betroffenen zum Kartierungszeitpunkt 2020/21 und nach Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen.

- **Tabelle 18:** Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen - Analyse 2020/21 und nach Maßnahmenumsetzung

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55.. ≤60	>60.. ≤65	>65.. ≤70	>70.. ≤75
Anzahl 2020/21	30.800	21.200	9.700	1.000
Anzahl nach Maßnahmenumsetzung	30.800	21.600	9.200	500
Differenz	0	+400	-500	-500

L _{night} /dB(A):	>50.. ≤55	>55.. ≤60	>60.. ≤65
Anzahl 2020/21	27.300	9.900	1.100
Anzahl nach Maßnahmenumsetzung	27.600	9.400	700
Differenz	+300	-500	-400

9.700 Einwohner (4,7% der Gesamtbevölkerung) sind nach Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans von Pegeln L_{DEN} über 65 dB(A) betroffen. In der Analyse 2020/21 waren es 10.700 Menschen (5,2%).

Im Nachtzeitraum sind 10.100 Einwohner (5,0% der Gesamtbevölkerung) nach Maßnahmenumsetzung von Pegeln über 55 dB(A) betroffen. In der Analyse waren es 11.000 Menschen (5,4%).

Die Anzahl der Menschen in den unter den Auslösewerten liegenden Pegelklassen L_{DEN} >60 .. ≤65 bzw. L_{Night} >50 .. ≤55 nimmt dagegen zu. Dies liegt daran, dass die entlasteten Menschen aus den oberen Pegelklassen in eine niedrigere Pegelklasse „rutschen“. Die Zunahme in den niedrigeren Pegelklassen weist nicht die Höhe der Abnahmen auf, da von den Maßnahmen nicht nur Menschen mit Belastungen von Lärmpegeln in den oberen Pegelklassen profitieren.

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

● **Tabelle 19:** Veränderung der Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen in% durch die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans

L _{den} /dB(A):	>65.. ≤70	>70.. ≤75	∑ >65
Veränderung in %	-5	-50	-9

L _{night} /dB(A):	>55.. ≤60	>60.. ≤65	∑ >55
Veränderung in %	-5	-36	-8

Die Betroffenen können durch die kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans um 8-9% reduziert werden. In den hohen Pegelbereichen von L_{DEN} 70-75 dB(A) und L_{Night} 60-65 dB(A) gibt es starke Reduzierungen von bis zu 50% der Betroffenen. Mit den kurzfristigen Maßnahmen wird bereits eine entscheidende Verbesserung erzielt.

Zusammenfassung

Die Anzahl der Betroffenen über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung ist auch bei Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans noch hoch.

Bei Umsetzung der zur Prüfung empfohlenen und der langfristigen Maßnahmen sind weitere Lärminderungen zu erwarten, die aktuell nicht in der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt sind.

Darüber hinaus kann langfristig durch strategische Maßnahmen, die auf die Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV und des Rad- und Fußgängerverkehrs hinwirken, eine Reduzierung der Lärmbelastungen erzielt werden. Auch die Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Reduzierung von Geschwindigkeiten führt zu weiteren Lärmreduzierungen.

8.2.2 Maßnahmenkosten und Kosten-Wirksamkeits-Analyse

Der Kostenüberschlag des Lärmaktionsplans 2. Stufe berücksichtigte die kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans, die nicht bereits unabhängig vom Lärmaktionsplan vorgesehen waren, nicht im Rahmen des KIF finanziert werden und für die die Stadt Oberhausen der Baulast- und Kostenträger ist. Da die Aktualisierung des Lärmaktionsplans nur Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt, die entweder bereits vorgesehen sind oder bis 2027 aus dem Straßenbauprogramm finanziert und umgesetzt werden können, entfällt eine Darstellung von Maßnahmenkosten und Kosten-Wirksamkeitsanalyse.

9 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht vor, dass die Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Möglichkeit hat, sich zu informieren und aktiv an der Erstellung des Plans mitzuwirken.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgt für die Träger öffentlicher Belange und die allgemeine Öffentlichkeit.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans erfolgte vom 15.11.2021 bis zum 13.12.2021. Insgesamt sind 12 Stellungnahmen eingegangen.

Die einzelnen Beiträge der Stellungnahmen wurden aufbereitet und sind in der Anlage 4 dargestellt. Zu jeder Anregung erfolgt eine Stellungnahme der Stadt Oberhausen mit Angaben zur Berücksichtigung der Anregungen und Vorschläge im Lärmaktionsplan.

Die Bürger der Stadt Oberhausen hatten ebenfalls vom 15.11.2021 bis 13.12.2021 die Gelegenheit, den Entwurf des Lärmaktionsplans einzusehen und Stellungnahmen abzugeben. Insgesamt sind 47 Stellungnahmen eingegangen.

Wie bei der Trägerbeteiligung erfolgt auch bei der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Aufbereitung der Stellungnahmen mit Angaben zur Berücksichtigung im Lärmaktionsplan bzw. zur Weiterleitung an die zuständige Stelle (siehe Anlage 5).

Die Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung haben keine Änderungen bei den Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Runde 3 zur Folge.

- **Anlage 4:** Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der dritten Runde aus der TöB-Beteiligung
- **Anlage 5:** Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der dritten Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

(siehe Anhang)

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

10 Beschluss

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde wurde durch den Rat der Stadt Oberhausen am 21.03.2022 beschlossen.

In der Anlage 6 sind der Ratsbeschluss mit Auszügen aus der Niederschrift und die Veröffentlichung im Amtsblatt nachzulesen.

- **Anlage 6:** Ratsbeschluss zum Lärmaktionsplan mit Auszügen aus der Niederschrift (siehe Anhang)

Tabellenverzeichnis

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

April 2022

• Tabelle 1: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	8
• Tabelle 2: Grenzwerte der 16. BImSchV	9
• Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Schienenverkehrslärm der Eisenbahnen des Bundes in Oberhausen belasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	23
• Tabelle 4: Anzahl der Betroffenen über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung je Lärmquelle	24
• Tabelle 5: Übersicht über die Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung	32
• Tabelle 6: umgesetzte Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans 2. Stufe	38
• Tabelle 7: Übersicht über geplante Schallschutzmaßnahmen in den Abschnitten in Oberhausen	56
• Tabelle 8: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV und Grenzwerte der 16. BImSchV	59
• Tabelle 9: Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans Oberhausen 3. Runde an Autobahnen	72
• Tabelle 10: Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans der 3. Runde Oberhausen an Schienenstrecken im Lärmsanierungsprogramm der DB AG.	74
• Tabelle 11: Ruhige Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche	82
• Tabelle 12: Ruhige siedlungsnahe Erholungsflächen	82
• Tabelle 13: Prüfauftrag relativ ruhige Gebiete auf Erholungsflächen/ Parkanlagen	83
• Tabelle 14: Kurzfristige Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde	85
• Tabelle 15: Prüfaufträge des Lärmaktionsplans der 3. Runde	86
• Tabelle 16: Langfristige Maßnahmen des Lärmaktionsplans der 2. Stufe	88
• Tabelle 17: Entlastungswirkungen der kurzfristigen Maßnahmen	89
• Tabelle 18: Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen - Analyse 2020/21 und nach Maßnahmenumsetzung	91
• Tabelle 19: Veränderung der Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen in% durch die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans	92

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Stadt Oberhausen mit Stadtbezirken	2
● Abbildung 2: Lärmkarte L_{DEN} für das Gesamtstraßennetz 2020 (Stand April 2021)	11
● Abbildung 3: Lärmkarte L_{Night} für das Gesamtstraßennetz 2020 (Stand April 2021)	12
● Abbildung 4: Lärmkarte L_{DEN} für sonstige Schienenwege (Straßenbahn), 2017	13
● Abbildung 5: Lärmkarte L_{Night} für sonstige Schienenwege (Straßenbahn), 2017	14
● Abbildung 6: Lärmkarte L_{DEN} für IED-Anlagen, 2017	15
● Abbildung 7: Lärmkarte L_{Night} für IED-Anlagen, 2017	16
● Abbildung 8: Lärmkarte L_{DEN} für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, 2017	17
● Abbildung 9: Lärmkarte L_{Night} für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, 2017	18
● Abbildung 10: Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, 2017	19
● Abbildung 11: Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen, 2020/2021	20
● Abbildung 12: Geschätzte Zahl der von Lärm am Schienennetz der Straßenbahn in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	21
● Abbildung 13: Geschätzte Zahl der von Lärm an IED-Anlagen in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	22
● Abbildung 14: Vergleich der Maßnahmenbereiche 2. Stufe und 3. Runde mit Prioritäten	34
● Abbildung 15: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen	40
● Abbildung 16: A3 - Um- und Ausbau AK Oberhausen (A2 / A516), Schalltechnische Untersuchung, Übersichtslageplan Immissionssituation Tag (6:00 - 22:00 Uhr) mit Lärmschutz (Ausschnitt)	53
● Abbildung 17: Lärmaktionsplanung (Runde 3) - Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes - Übersicht der Schallschutzwände	54
● Abbildung 18: Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen mit PFA	55
● Abbildung 19: Prüfung der Überschreitung von Richt- und Grenzwerten an den acht neuen Maßnahmenbereichen	61

- Abbildung 20: Ergänzung Lärmschutz zur Tempo 30 - Anordnung und Geschwindigkeitsdisplays 63
- Abbildung 21: Lkw-Routennetz und Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung 65

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Lärmbelastung Straßen- und Straßenbahnverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN}) 25
- Karte 2: Lärmbelastung Straßen- und Straßenbahnverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night}) 25
- Karte 3: Lärmbelastung Schienenverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN}) 26
- Karte 4: Lärmbelastung Schienenverkehr an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night}) 26
- Karte 5: Gesamtlärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN}) 26
- Karte 6: Gesamtlärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night}) 26
- Karte 7: Belastungsursachen der Gesamtlärmbelastungen ganztags (L_{DEN}) 27
- Karte 8: Belastungsursachen der Gesamtlärmbelastungen nachts (L_{Night}) 27
- Karte 9: Betroffenendichte $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm 28
- Karte 10: Betroffenendichte $L_{Night} \geq 55$ dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm 28
- Karte 11: Lärmkennziffer LKZ_{DEN} mit Pegeln ≥ 65 dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm 29
- Karte 12: Lärmkennziffer LKZ_{Night} mit Pegeln ≥ 55 dB(A) Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm 29
- Karte 13: Maßnahmenbereiche Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm und Prioritäten 32
- Karte 14: Kfz-Querschnittsbelastung im Kartierungsnetz 35
- Karte 15: Schwerverkehrsanteile im Kartierungsnetz nachts 36
- Karte 16: Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz (Tag) 36
- Karte 17: Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz (Nacht) 36
- Karte 18: Aktualisierung Geschwindigkeitskonzept 64

Stadt Oberhausen	• Karte 19: Aktualisierung Konzept Lkw-Nachfahrverbot	66
Lärmaktionsplan der 3. Runde April 2022	• Karte 20: Aktualisierung Konzept straßenräumliche Maßnahmen	69
	• Karte 21: Aktualisierung Konzept zur Fahrbahnsanierung	71
	• Karte 22: Gesamtlärbetrachtung aller kartierten Lärmquellen	78
	• Karte 23: Potentiell ruhige Gebiete und Flächennutzungen	79
	• Karte 24: Aktualisierung der ruhigen Gebiete	83

Abkürzungsverzeichnis

BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
34. BImSchV	Verordnung über die Lärmkartierung
B+R	Bike & Ride
BüG	Besonders überwachtes Gleis
dB(A)	Dezibel
DB	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (bezeichnet den gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU-Umgebungs- lärmrichtlinie	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
evo	Energieversorgung Oberhausen AG
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HOAG	Hüttenwerke Oberhausen Aktien Gesellschaft
IED-Anlagen	Industrieanlagen, die der IED-Richtlinie unterliegen: Die Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (engl. „Industrial Emissions Directive“, kurz IED) ist die Nachfolgerichtlinie der IVU-Richtlinie (96/61/EG, neu kodifiziert als 2008/1/EG), siehe nächster Punkt.
IVU-Anlagen	Industrieanlagen, die der Richtlinie „Integrierte Vermeidung und

	Verminderung der Umweltverschmutzung“ unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
Kfz	Kraftfahrzeug
KIF	Kommunalinvestitionsförderungsprogramm
Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm
LAI	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{Night}	Mittelungspegel Nacht (22-6 Uhr)
LKZ	Lärmkennziffer
Lkw	Lastkraftwagen
LOA 5D	Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht
LSA	Lichtsignalanlage
LSW	Lärmschutzwand
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKUNLV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt , Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park & Ride
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RdErl.	Runderlass
RFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (aus dem Jahr 1990)
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (aus dem Jahr 2019)
SMA 5 S LA	Lärmoptimierter Splittmastixasphalt
STEK	Stadtentwicklungskonzept
STOAG	Stadtwerke Oberhausen AG
StVO	Straßenverkehrsordnung

Stadt Oberhausen

**Lärmaktionsplan der
3. Runde**

April 2022

SV	Schwerverkehr
TöB	Träger öffentlicher Belange
UBA	Umweltbundesamt
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (aus dem Jahr 1997)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

Quellenverzeichnis

- 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12
- Allgemeines Rundschreiben Straßenbau N5.19/2020
- Bezirksregierung Düsseldorf, Luftreinhalteplan (LRP) Oberhausen in der Fassung vom 22.10.2020
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist
- Bönninghausen und Popp, Lärmkennziffermethode – ein Beitrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Hrsg.: Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg 1988
- Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - zweite Aktualisierung - 2017
- <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>: Gesamtkonzept der Lärmsanierung, Erläuterungstext

- Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005
- <http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html>
- <https://roter-renner.de/nc/detail/datum/2014/11/24/gemessen-dieselbus-25-mal-lauter.html>
- <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html>
- https://www.oberhausen.de/de/index/rathaus/verwaltung/umwelt-gesundheit-und-mobilitat/umwelt/luft/luftreinhalteplan_und_masterplan_saubere_luft/vergleich_mit_der_duh.php
- Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Nahverkehrsplan 2017 für die Stadt Oberhausen, 2017
- Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (MUNLV), EU-Umgebungslärmrichtlinie, Musteraktionsplan
- Planfeststellungsunterlage 17.1, Schalltechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung (Verkehrslärm), 2020
- Prof. Dr. Pascale Cancik, Universität Osnabrück, Ruhige Gebiete – rechtlich, Tagung „Umgebungslärmrichtlinie - die Dritte“ am 27./ 28.03.2015
- PTV Group, Radschnellverbindung Bottrop - Oberhausen - Mülheim-Styrum, Variantenbewertung, Präsentation, 2021
- RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008
- Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 (Az. 10 S 2449/17) - Anspruch einer Gemeinde auf Umsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen auf der Grundlage eines von ihr beschlossenen Lärmaktionsplanes
- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), S 32/7332,9/1/781915, Bonn, November 2007
- Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.07.2020, AZ.: StB 13/7144.2/01/3277650 zur „Absenkung der Aus-

Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der

3. Runde

April 2022

lösewerte zur Lärmsanierung für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung“ zum 01.08.2020

- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, zuletzt geändert am 18.12.2014
- Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Drucksache 14/2300, 14. Wahlperiode vom 15.12.99
- Stadt Oberhausen, Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Oberhausen, 2019
- Stadt Oberhausen, Parkraumbewirtschaftungskonzept Oberhausen, Drucksache Nr. B/16/3356-01, Beschlussvorlage für den Rat der Stadt am 19.03.2018
- Stadt Oberhausen, Förderantrag zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland, 2020
- Stadt Oberhausen, Lärmkartierung 2017/2020
- Stadt Oberhausen, Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen, 2021 (Entwurf)
- Stadt Oberhausen, Nahmobilitätskonzept inklusive Beleuchtungskonzept Osterfeld, Drucksache B/16/4802-01, Beschlussvorlage für den Rat der Stadt am 08.07.2019
- Stadt Oberhausen, Nahmobilitätskonzept Sterkrade, Drucksache B/16/3021-01, Beschlussvorlage für den Rat der Stadt am 27.11.2017
- Stadt Oberhausen, Projektskizze im Rahmen des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“, 2020
- Stadt Oberhausen, Stadtentwicklungskonzept Oberhausen 2020 (STEK 2020), www.oberhausen.de
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist
- TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen; Bearbeitung: LK Argus GmbH, Berlin mit Prof. Dr. Pascale Cancik, Universität Osnabrück
- Umweltbundesamt/ Matthias Hintzsche, Der Schutz ruhiger Gebiete - Ein Beitrag zur Stadtentwicklung, Berlin, UMID 2 - 2014, S. 44 ff.

- Universität Stuttgart, Städtebau-Institut, Elektrische Antriebe im Busverkehr: Potenziale für die Minderung von Lärmimmissionen in der Stadt, Ergebnisse und Praxisempfehlungen aus dem Projekt „Leis-E“ im Programm „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg
- Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 19. Juni 1995, Az. 11 A 568/93
- Verwaltungsgerichtshof Baden Württemberg (VGH), Urteil vom 17. Juli 2018 (Az. 10 S 2449/17) - Anspruch einer Gemeinde auf Umsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen auf der Grundlage eines von ihr beschlossenen Lärmaktionsplanes

Anlagen

- Anlage 1: Maßnahmenbereiche - Betroffenheiten und Prioritäten
- Anlage 2: Maßnahmenbereiche - Emissionsfaktoren Kfz-Verkehr
- Anlage 3: Steckbriefe der Maßnahmenbereiche Lärmaktionsplan 3. Runde
- Anlage 4: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der dritten Runde aus der TöB-Beteiligung
- Anlage 5: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der dritten Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 6: Ratsbeschluss zum Lärmaktionsplan mit Auszügen aus der Niederschrift

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de