



**LÄRMAKTIONSPLAN
DER
DRITTEN RUNDE
FÜR
HAUPTVERKEHRS-
STRAßEN IN DINSLAKEN**

Herausgeber

Stadt Dinslaken

Platz D'Agén 1

46535 Dinslaken

Zuständig für die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen:

Stadt Dinslaken, III.4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung

Hünxer Straße 81

46537 Dinslaken

Dinslaken, August 2021

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung und Überblick.....	6
1.1.	Risikofaktor Lärm	6
1.2.	Rechtlicher Hintergrund	7
1.2.1	Lärmermittlung und Auslösewerte	8
1.2.2	Inhalte der Lärmkarten	9
1.2.3	Inhalte der Lärmaktionspläne	10
1.2.4	Umsetzung der Lärmaktionspläne.....	10
1.3.	Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 1. Stufe	11
1.4.	Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 2. Stufe	12
1.5.	Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 3. Runde	12
2.	Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen.....	14
2.1.	Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen.....	14
2.1.1	A 3	15
2.1.2	A 59	16
2.1.3	B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße).....	18
2.1.4	B 8 (Brinkstraße).....	20
2.1.5	L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße)	21
2.1.6	L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße).....	23
2.1.7	L 396 (Heerstraße).....	24
2.1.8	L 462 (Ziegelstraße / Gärtnerstraße / Bergerstraße)	25
2.2.	Haupteisenbahnstrecken	26
2.2.1	Eisenbahnstrecke 2270.....	27
2.2.2	Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken.....	28
3.	Bewertung der Lärmsituation insgesamt	30
4.	Besondere Problemlagen.....	34
4.1.	Problemlagen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden	42
5.	Lärm durch andere Quellen.....	43
5.1.	Straßen abseits von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen	43
5.2.	Gewerbe- und Industrielärm.....	43
5.3.	Lebensäußerungen durch Kinder	44
5.4.	Lärm an Freizeitanlagen und Sportlärm	44
5.5.	Nachbarschaftslärm	44



Einführung und Überblick

6.	Ruhige Gebiete	45
6.1.	Gesetzliche Rahmenbedingungen	45
6.2.	Identifizierung ruhiger Gebiete	45
6.3.	Festlegung ruhiger Gebiete.....	51
6.3.1	Ruhige Gebiete	53
6.3.2	Relativ ruhige Gebiete.....	60
7.	Maßnahmen.....	72
7.1.	Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm	73
7.1.1	Bestehende und geplante Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm	73
7.2.	Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms	77
7.2.1	Bestehende und geplante Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms... 78	
7.3.	Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen	80
7.3.1	Bestehende und geplante Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen	82
7.4.	Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen.....	85
7.4.1	Bestehende und geplante Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen.....	86
7.5.	Entwicklung von Maßnahmen für die ermittelten Problembereiche	86
7.6.	Entwicklung von Maßnahmen zum Schutz und zur Weiterentwicklung ruhiger Gebiete	89
7.7.	Maßnahmen zu den aus der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Problemlagen.....	91
7.8.	Sonstige neue Maßnahmen	92
7.9.	Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken.....	93
7.10.	Zusammenfassung der Maßnahmen.....	95
8.	Fazit.....	98
9.	Abkürzungsverzeichnis	99
10.	Quellenverzeichnis.....	101
11.	Anlagen.....	106
11.1.	Anlage 1 – Ergebnisse der Lärmkartierung	106
11.2.	Anlage 2 - Isophonenbögen	110
11.2.1	A 3	110
11.2.2	A 59	111
11.2.3	B 8 (Brinkstraße).....	112
11.2.4	B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) und L 1	113
11.2.5	L 4.....	114
11.2.6	L 396.....	115
11.2.7	L 462.....	116



11.2.8 Eisenbahnstrecke 2270.....117

11.3. Protokoll der öffentlichen Anhörungen inkl. Synopse118



1. EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Dieser Lärmaktionsplan dient dazu, Problemschwerpunkte im Bereich des Straßenverkehrslärms an den für die Lärmaktionsplanung relevanten Straßen(-abschnitten) zu identifizieren und Konzepte und Maßnahmen zur Verringerung dieser Umweltauswirkungen auf einer gesamtstädtischen Ebene zu erarbeiten. Er dient nicht dazu, die Lärmbelastung jeder einzelnen Bürgerin und jedes einzelnen Bürgers in Dinslaken durch Lärm jeder Art zu verringern.

Die ermittelten Problemschwerpunkte werden in Kap. 4 zusammenfassend dargestellt.

Um die Notwendigkeit der inhaltlichen Auseinandersetzung mit dem Thema Lärm und die Herangehensweise bei der Lärmaktionsplanung besser nachvollziehen zu können, gibt dieses Kapitel eine grundsätzliche Einführung in das Thema und einen Überblick über die bisherige Lärmaktionsplanung in Dinslaken.

1.1. Risikofaktor Lärm

Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm nimmt seit Jahrzehnten immer weiter zu. Der städtische Straßenverkehr macht dabei einen erheblichen Teil der Belastung aus, aber auch der Schienenverkehr, Lärm durch Industrie- und Gewerbebetriebe oder Lärm von Freizeiteinrichtungen werden als Störung empfunden. Diese Störungen führen zum Einbüßen von Lebensqualität und stellen zusätzlich ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar. Die psychischen und physiologischen Folgen einer Lärmbelastung sind vielfältig:

- Reizbarkeit,
- Konzentrations- und Kommunikationsprobleme,
- Schlafstörungen,
- der teilweise oder vollständige Verlust der Hörfähigkeit sowie
- erhöhtes Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden¹.

Die Folgen sind abhängig von der Dauer und Häufigkeit der Geräusche, der Frequenzzusammensetzung und der jeweiligen Lautstärke.

Schallereignisse werden dann als „Lärm“ bezeichnet, wenn sie eine bestimmte Lautstärke erreichen und so das Wohlbefinden stören. Das Hörempfinden von Menschen ist jedoch subjektiv: was der eine als angenehm wahrnimmt, kann für den anderen bereits eine Belästigung darstellen. Um objektive Werte zu erhalten, gibt es definierte Mess- und Berechnungsmethoden, die Schalldruck, Schallfrequenz und Dauer der Geräuscheinwirkung bestimmen und so vergleichen können². Der sogenannte „Beurteilungspegel“ kann dann mit den gesetzlichen Immissionswerten (siehe Kap. 1.2) verglichen werden.

¹ siehe MULNV 2018a: 13, 14

² siehe MULNV 2018a: 9, 10



1.2. Rechtlicher Hintergrund

Um den unter Kap. 1.1 beschriebenen Gesundheitsrisiken entgegenzuwirken, wurde durch die Europäische Union die Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) erlassen. Hieraus ergibt sich für die EU-Staaten und somit auch für die Bundesrepublik Deutschland die Pflicht, den so genannten Umgebungslärm mit rechnerischen Mitteln zu erfassen, zu beurteilen und nach Möglichkeit zu verringern. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde in Deutschland im Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verankert. Hier werden z.B. die Zuständigkeiten für die Lärmkartierung und die Lärmaktionspläne (siehe auch Tab. 1) geregelt. Grundsätzlich gibt es bei der Lärmaktionsplanung ein zweigeteiltes System, bei dem im ersten Schritt zunächst die Lärmkartierung zur Ermittlung der Lärmsituation vorgenommen werden muss, auf deren Basis dann im zweiten Schritt die Lärmaktionspläne erstellt werden können. Es besteht eine Berichtspflicht gegenüber der EU.

Die Lärmkarten und die Lärmaktionspläne sollen bei bedeutsamen Entwicklungen und müssen spätestens alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden. Aktuell müssen somit die Lärmaktionspläne der 3. Runde erarbeitet werden. Die Zuständigkeiten für die Erstellung der Lärmkarten und –aktionspläne haben sich im Laufe der Zeit verändert, die folgende Tabelle (siehe Tab. 1) gibt hierzu eine Übersicht:

Tab. 1: Zuständigkeiten bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung (eigene Darstellung)

Stufe / Runde ³	Lärmquelle	Durchführung der Lärmkartierung	Zuständig für den Lärmaktionsplan
1	Straße	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV)	Stadt Dinslaken
	Schiene	Eisenbahnbundesamt (EBA)	Stadt Dinslaken
2	Straße	LANUV	Stadt Dinslaken
	Schiene	EBA	Stadt Dinslaken
3	Straße	LANUV	Stadt Dinslaken
	Schiene	EBA	EBA

Die Straßenlärmkarten für die aktuelle 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind also durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) erstellt worden⁴, die Stadt Dinslaken hatte hier im Vorfeld Einsicht in die Eingangsdaten und konnte somit einige Ungenauigkeiten oder

³ Da hinsichtlich der Kartierungsschwellenwerte mit der 2. Stufe zugleich die Endstufe der Umgebungslärmrichtlinie in geltender Fassung erreicht ist, wird im dritten Überprüfungszyklus von "Runde" statt "Stufe" gesprochen.

⁴ Die Lärmkarten sind auf der Internetseite zum Umgebungslärm in NRW (www.umgebungslaerm.nrw.de) einzusehen.



Fehler korrigieren bzw. Daten ergänzen. Für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes auf Basis der Kartierungsergebnisse ist die Stadt Dinslaken zuständig. Im Bereich des Schienenverkehrslärms ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) sowohl für die Kartierung als auch den Lärmaktionsplan (siehe auch Kap. 2.2.2) verantwortlich.

In der 3. Runde der Lärmaktionsplanung müssen eine Lärmkartierung und ein Lärmaktionsplan für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohner:innen, für Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und für Orte in der Nähe von Großflughäfen erstellt werden.

Für die Stadt Dinslaken sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung also die Hauptverkehrsstraßen und die Haupteisenbahnstrecken relevant (siehe auch Kap. 2). Sämtlicher sonstiger Lärm, wie z.B. Lärm von Veranstaltungen, Lärm im Bereich von Sportanlagen, Lärm von Maschinen und Geräten usw., ist für die Lärmaktionsplanung irrelevant (siehe hierzu auch Kap. 5).

1.2.1 Lärmermittlung und Auslösewerte

Zur Beurteilung der Schallsituation erfolgt grundsätzlich ein Vergleich des ermittelten Schalldruckpegels mit den vorgegebenen Auslösewerten, um Abweichungen feststellen und dementsprechend Maßnahmen planen zu können.

In der Umgebungslärmrichtlinie wird der Lärm nach drei Lärmindizes erfasst:

- L_{day} : der Lärmindex für die Schallsituation tagsüber („day“ = englisch für „Tag“), d.h. von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr,
- L_{evening} : der Lärmindex für die Schallsituation abends („evening“ = englisch für „Abend“), d.h. von 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr und
- L_{night} : der Lärmindex für die Schallsituation nachts („night“ = englisch für „Nacht“), d.h. von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr.

Aus diesen Werten ist ein Index für den gesamten Tag – L_{den} („den“ steht dabei für „day, evening, night“, siehe oben) – zu berechnen. In den Lärmkarten müssen der L_{den} und der L_{night} für jede Lärmart getrennt dargestellt werden. Berechnet und in den Karten dargestellt werden die Schalldruckpegel, die von den jeweiligen Emittenten ausgehen. Die Schalldruckpegel werden jeweils in der Maßeinheit Dezibel (A) - dB(A) - angegeben. Dieses Maß berücksichtigt das Lautstärkeempfinden des menschlichen Gehörs. Da Geräusche über einen bestimmten Zeitraum unterschiedlich stark sind, kommt ein sogenannter Mittelungspegel zum Einsatz, also ein zeitlicher Mittelwert des Geräuschpegels⁵.

Im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenz- oder Richtwerte festgelegt. In Nordrhein-Westfalen wurden aber durch das zuständige Ministerium Belastungen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht als Auslösewert für die Lärmaktionsplanung empfohlen⁶. Gesundheitliche Beeinträchtigungen (siehe Kap.1.1) sind allerdings bereits bei geringerer Lärmbelastung feststellbar.

⁵ MUNLV 2008a: 12

⁶ MUNLV 2008b



Deshalb schlägt das Umweltbundesamt zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösekriterien einer Lärmaktionsplanung $65 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ und $55 \text{ dB(A)} L_{\text{night}}$ vor⁷.

Um einen umfassenden Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu gewährleisten, orientiert sich die Stadt Dinslaken im Rahmen der Lärmaktionsplanung an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Auslösewerten.

1.2.2 Inhalte der Lärmkarten

Die Lärmkarten⁸ stellen die Ergebnisse der Lärmberechnungen gemäß der Umgebungslärmrichtlinie rund um die Emissionsquellen dar. Zu den Mindestinhalten der Lärmkarten gehören u. a.:

- die aktuelle Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex
- die grafische Darstellung von Auslösewertüberschreitungen
- die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem Gebiet, die bestimmten Lärmindizes ausgesetzt ist
- die geschätzte Anzahl betroffener Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet

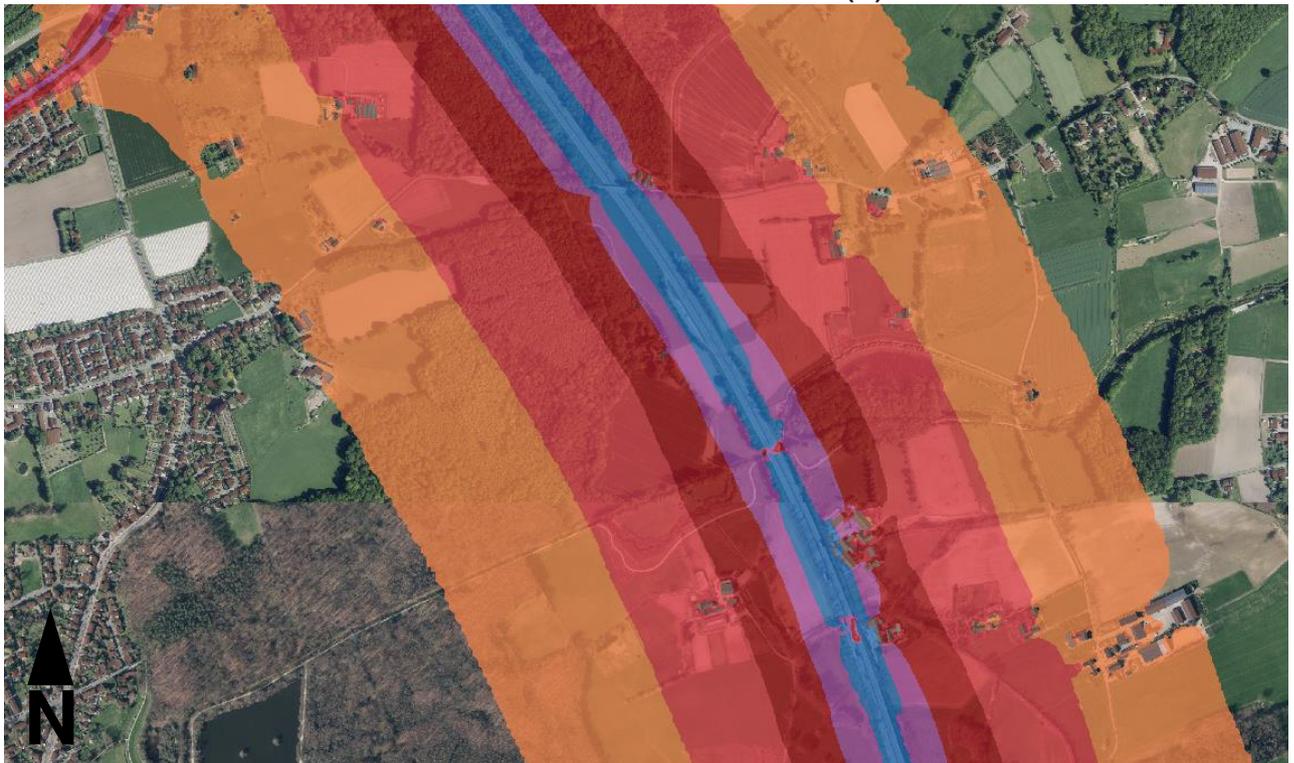
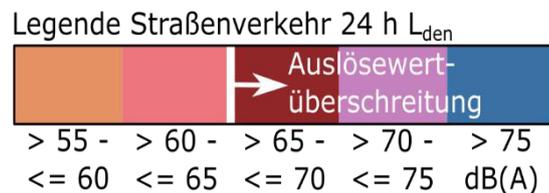


Abb. 1: Beispiel für die Lärmkartierung an der Autobahn A 3; Darstellung der Isophonen der Tageswerte; ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

⁷ Website UBA

⁸ Website Kartierung Umgebungslärm in NRW



Das LANUV veröffentlicht die ermittelten Daten über eine Website⁹. Hier sind sowohl die grafischen Darstellungen der Auslösewertüberschreitungen wie auch die anderen Daten einsehbar. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind zudem als Anlage 1 Bestandteil dieses Lärmaktionsplans (siehe Seite 106).

Zur rechnerischen Ermittlung der Lärmbelastung an den Hauptverkehrsstraßen mit dem genannten Mindestverkehrsaufkommen gibt die Umgebungslärmrichtlinie das Berechnungsverfahren „VBUS“ vor. Dabei werden neben dem Verkehrsaufkommen auch die Straßenbreite, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, Steigungen oder Gefälle der Fahrbahn, die Abstände zwischen Straße und angrenzender Wohnbebauung, die Höhe der Wohngebäude sowie bereits vorhandener Lärmschutz in die Berechnung mit einbezogen. Da sich der Schalldruckpegel mit zunehmender Entfernung vom Entstehungsort verringert, stellen die Karten die jeweiligen Schalldruckpegel in 5 dB(A)-Schritten farblich unterschiedlich dar (siehe z.B. Abb. 1). Die einzelnen Bereiche mit dem gleichen Schalldruckpegelbereich werden Isophonen genannt.

1.2.3 Inhalte der Lärmaktionspläne

Die Inhalte der Lärmaktionspläne ergeben sich im Wesentlichen aus § 47 d BImSchG, das wiederum auf Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie verweist. Hier werden als Mindestanforderung genannt:

- eine Beschreibung des Ballungsraumes, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- der rechtliche Hintergrund,
- die geltenden Grenz- oder Auslösewerte,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie eine Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörung,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar), d.h. Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse sowie
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

1.2.4 Umsetzung der Lärmaktionspläne

Die Lärmaktionspläne dienen dazu, Problemschwerpunkte zu identifizieren und dafür Konzepte zur Verringerung der Umweltauswirkungen zu erarbeiten. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich allein aus dem Lärmaktionsplan jedoch nicht. Auch gibt es keine zeitlichen Fristen, bis wann die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen sind.

⁹ Website Kartierung Umgebungslärm in NRW



Bei der Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Straßen mit dem höchsten Verkehrslärm zumeist die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sind. Diese Straßen befinden sich in der Regel nicht im Eigentum der Stadt (so auch in Dinslaken), sondern gehören dem Bund oder dem Land NRW. Die jeweils zuständigen Eigentümer der Straßen werden Straßenbaulastträger genannt. Daher sind die in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen entlang der Hauptverkehrsstraßen in jedem Fall durch die Kommune mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen. Dieser trifft letztendlich die Entscheidung, ob und welche Maßnahmen rechtlich möglich und realisierbar sind. Dabei richtet sich der Straßenbaulastträger nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ sowie nach der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19)“. Die Kriterien zur Bewertung der Lärmsituation nach diesen Richtlinien sind nicht unbedingt mit denen der Lärmaktionsplanung vergleichbar, u. a. unterscheidet sich die Lärmberechnung gemäß RLS 19 von der Berechnungsmethode nach VBUS (siehe Kap. 1.2.2) in den Lärmkarten. Somit können sich hier verschiedene Ergebnisse und verschiedene Betroffenenzahlen ergeben. Aus der Bewertung des Straßenbaulastträgers können sich somit auch Gründe gegen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ergeben. Grundsätzlich sind Lärminderungsmaßnahmen für den Straßenbaulastträger nur eine freiwillige Leistung.

Bei allen Straßen – also auch, bei denen die Kommune Straßenbaulastträger ist – gilt, dass die Lärmbelastung nur einer von mehreren Aspekten ist, welche in der Planung zu berücksichtigen sind. Daher ist der integrierte Ansatz der Lärmaktionsplanung umso bedeutender, um die vielfältigen Ansprüche an den Straßenraum in einer Lösung zu vereinen. Dieser Grundsatz soll bereits bei der Erarbeitung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan möglichst berücksichtigt werden. Trotzdem gibt es teils noch Argumente, die auch gegen eine Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans sprechen, wie z.B. stadtgestalterische / verkehrsplanerische Vorgaben oder gegenläufige Interessen und Ansprüche an die Straßennutzung. Nicht zuletzt spielen auch der finanzielle Aspekt und somit das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine Rolle. Im Rahmen der Abwägung für oder gegen eine bestimmte Maßnahme müssen alle diese Aspekte berücksichtigt werden, die Lärmaktionsplanung ist einer von ihnen.

Zur Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken sei auf Kapitel 2.2.2 verwiesen.

1.3. Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 1. Stufe

In der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung musste die Stadt Dinslaken für die Straßenabschnitte mit mehr als 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr (das entspricht ca. 16.500 Fahrzeugen am Tag), d.h. für die Straßen

- A 3 (Stadtgrenze Hünxe bis Stadtgrenze Oberhausen),
- A 59 (am Südrand des Stadtgebietes),
- B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) (in Teilen) und
- L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße) (in Teilen)

sowie die Eisenbahnstrecke 2270 (Emmerich-Oberhausen, sogenannte „Betuwe-Linie“) einen Lärmaktionsplan aufstellen.



Der Plan¹⁰ wurde durch den Stadtrat am 13.07.2010 beschlossen. Daraus sind Maßnahmen zur Herabsetzung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Austausch von Fahrbahnoberflächen umgesetzt worden (siehe auch Kap. 7).

1.4. Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 2. Stufe

Die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung verpflichtete die Stadt Dinslaken, für alle klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr (das entspricht ca. 8.200 Fahrzeugen am Tag), d.h. für die Straßen

- A 3 (Südgrenze Stadtgebiet – Nordgrenze Stadtgebiet),
- A 59 (am Südrand des Stadtgebietes),
- B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße),
- B 8 (Brinkstraße),
- L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße),
- L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße),
- L 396 (Heerstraße) und
- L 462 (Ziegelstraße / Gärtnerstraße / Bergerstraße bis zur A 3)

einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Das LANUV hat hierzu die vorbereitenden Kartierungen durchgeführt. Um ein umfassenderes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr zu erhalten, hat die Stadt Dinslaken das Ingenieurbüro Planersocietät aus Dortmund beauftragt, zusätzlich zu den geforderten Untersuchungsinhalten auch weitere Straßenabschnitte von städtischen Hauptverkehrsstraßen zu kartieren. Diese Strecken weisen ebenfalls eine Verkehrsbelastung von mehr als 8.000 Fahrzeugen pro Tag und entsprechende Wohnbebauung auf, sind jedoch keine klassifizierten Straßen. Dabei sind betrachtet worden:

- Augustastraße
- Karl-Heinz-Klingen-Straße
- Luisenstraße
- Wilhelm-Lantermann-Straße

Der Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Hauptverkehrsstraßen¹¹ ist am 24.03.2015 im Stadtrat beraten und beschlossen worden. Die enthaltenen Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt (siehe auch Kap. 7).

1.5. Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 3. Runde

Die für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung relevanten Bereiche sind deckungsgleich mit denen aus der 2. Stufe.

Der Öffentlichkeit wurde die Möglichkeit der Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung der dritten Runde ermöglicht. Hierzu stand der Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 19.05.2021 bis 30.06.2021 auf der Webseite der Stadt Dinslaken unter <https://www.dinslaken.de/de/wirtschaft-wohnen/laermaktionsplan/> zur Einsicht zur Verfügung. Es bestand bis einschließlich 07.07.2021 die Möglichkeit,

¹⁰ Stadt Dinslaken 2010

¹¹ Stadt Dinslaken 2014



eine Stellungnahme zum Entwurf abzugeben. Diese musste schriftlich oder elektronisch an die Stabsstelle Stadtentwicklung gesandt werden. Später eingegangene Stellungnahmen können nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen der Beteiligung wurden sieben Stellungnahmen von Bürger:innen der Stadt Dinslaken sowie dreizehn Stellungnahmen von Träger:innen öffentlicher Belange abgegeben. Die Hinweise wurden im Rahmen der Synopse bewertet (siehe Kap. 11.3) und ggf. in den Lärmaktionsplan eingearbeitet, der nun hiermit in seiner Endfassung vorliegt.



2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER LÄRMQUELLEN

In diesem Kapitel werden zunächst die für die Stadt Dinslaken relevanten Bereiche für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung beschrieben. Nach einer gesamtstädtischen Betrachtung und Bewertung werden einzelne Problembereiche ermittelt und dargestellt sowie der Umgang mit anderen Lärmquellen beschrieben.

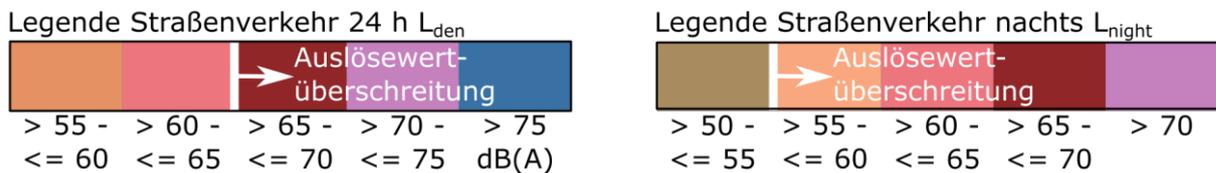


Abb. 2: Legenden der Lärmkarten für die Tageswerte (Lärmindex L_{den}) und Nachtwerte (Lärmindex L_{night}) (eigene Darstellung)

Die dargestellten Lärmkarten stellen jeweils die ermittelten Isophonen, die Gemeindegrenzen sowie die berücksichtigten Gebäude dar. Bei der Interpretation helfen die auf jeder Seite mit Lärmkarten dargestellten Legenden (siehe auch Abb. 2). Hier sind die unterschiedlichen Legenden und Lärmkarten für den Lärmindex L_{den} und den Lärmindex L_{night} (siehe hierzu auch Kap. 1.2.1) zu beachten. Die Werte, die rechts der Markierung der Skala liegen, liegen jeweils über den Auslöswerten für die Lärmindizes (siehe auch Kap. 1.2.1). In der Anlage 2 dieses Lärmaktionsplans finden sich zudem die jeweiligen Auswertungsbögen für die einzelnen Straßen(-abschnitte) vom Umgebungslärmportal des LANUV. Für eine genauere Betrachtung der Lärmkarten empfiehlt es sich, die Website <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> aufzusuchen.

2.1. Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen

In Dinslaken müssen wie bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2 (siehe Kap. 1.4) die Straßen bzw. Straßenabschnitte

- A 3 (Südgrenze Stadtgebiet – Nordgrenze Stadtgebiet),
- A 59 (am Südrand des Stadtgebietes),
- B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße),
- B 8 (Brinkstraße),
- L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße),
- L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße bis zur Jägerstraße),
- L 396 (Heerstraße) und
- L 462 (Ziegelstraße / Gärtnerstraße / Bergerstraße bis zur A 3)



bei der Lärmaktionsplanung der dritten Runde berücksichtigt werden (siehe auch Abb. 3). Diese werden im Folgenden im Detail beschrieben.

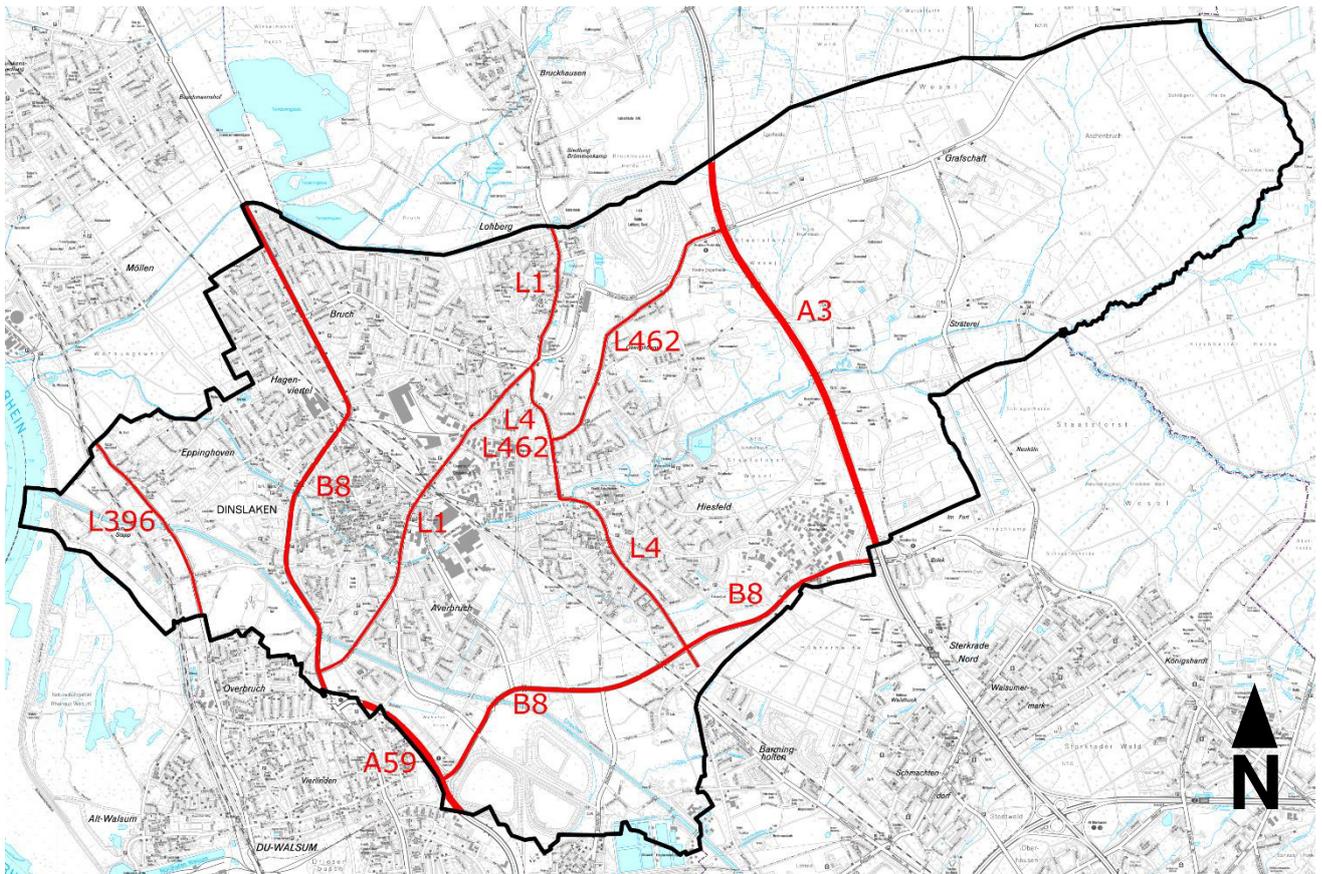


Abb. 3: Für die Lärmaktionsplanung der 3. Phase relevante Straßen bzw. Straßenabschnitte; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von (c) Regionalverband)

2.1.1 A3

Die Bundesautobahn 3 führt in nordwest-südöstlicher Richtung zwischen der niederländischen Grenze (als Fortsetzung der niederländischen A 12) durch das Ruhrgebiet, den Kölner Raum, das Rhein-Main-Gebiet, Franken und Ostbayern zur österreichischen Grenze und wird dort fortgesetzt als A 8. Als direkte Verbindung der Nordseehäfen mit Süd- und Osteuropa sowie als Teil diverser Europastraßen bildet sie einen der wichtigsten europäischen Verkehrswege. Die Stadt Dinslaken wird von der A 3 in nord-südlicher Richtung von der Stadtgrenze Hünxe bis zur Stadtgrenze Oberhausen durchquert (siehe Abb. 3), diese teilt das Stadtgebiet in den dichter bis sehr dicht besiedelten westlichen und den von großen Waldgebieten geprägten, nur wenig besiedelten, östlichen Teil. Die A 3 hat zwei Ausfahrten auf Dinslakener Stadtgebiet, die Anschlussstellen Dinslaken-Nord (an die L 462 (siehe Kap. 2.1.8)) und Dinslaken-Süd (an die B 8 (siehe Kap. 2.1.4)). Die A 3 selbst wird von zahlreichen Straßen unter- und überquert und führt über den Flusslauf des Rotbaches.

Die A 3 hat auf Dinslakener Stadtgebiet eine Verkehrsbelastung von ca. 66.000 Fahrzeugen am Tag (DTV). Dementsprechend weitreichend zeigen sich bei Betrachtung der Lärmkarte auch die Isophonen, d.h. der Lärm wirkt sich auf einen relativ großen Bereich aus (siehe Abb. 4).



Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

Die A 3 ist nicht direkt angebaut, die anliegenden Flächen sind überwiegend Flächen für die Land- oder Forstwirtschaft¹². Eine Ausnahme stellen hier Teilflächen des Gewerbegebiets Süd dar. Trotz

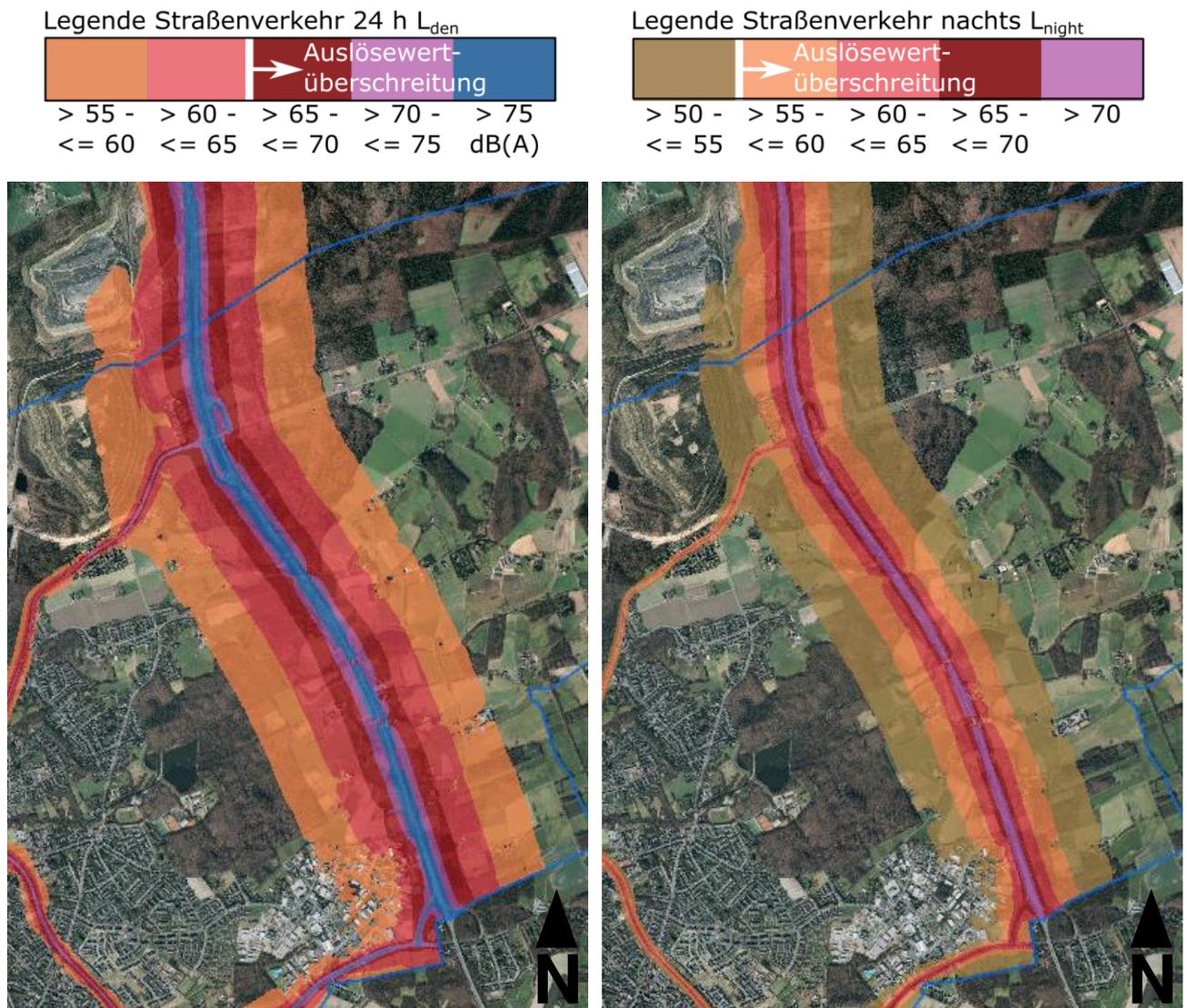


Abb. 4: Darstellung der Isophonen entlang der A 3 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und der Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

der relativ großen von hohen Schalldruckpegeln betroffenen Fläche ist hier nur eine sehr geringe Anzahl der Wohnbevölkerung betroffen. Diese konzentriert sich im Wesentlichen in der Siedlung an der Steinbrinkstraße, welche sich relativ nah an der Autobahn an der nördlichen Stadtgrenze befindet (siehe Kap. 4).

2.1.2 A 59

Die Bundesautobahn 59 besteht aus drei unterbrochenen Autobahn-Abschnitten in Nordrhein-Westfalen. Der nördliche Teilabschnitt der A 59 beginnt südwestlich von Dinslaken und führt bis zum Autobahnkreuz Duisburg-Süd und bietet somit Anbindungen an die Autobahnen 40, 42 und 524. Die Stadt Dinslaken wird von der A 59 im Südwesten tangiert, zum Teil verläuft sie auf der Stadtgrenze zu Duisburg (siehe Abb. 3). Die A 59 hat eine Ausfahrt auf Dinslakener Stadtgebiet (Dinslaken-

¹² Stadt Dinslaken 1980



Hiesfeld; Anschluss an die B 8 (Brinkstraße) (siehe Kap. 2.1.4)) sowie eine auf Duisburger Stadtgebiet (Dinslaken-West; Anschluss an die B 8 (siehe Kap. 2.1.3)), die jedoch (aufgrund der Nähe zur Stadtgrenze) für Dinslaken eine hohe Relevanz besitzt. Die Autobahn überquert auf Dinslakener Stadtgebiet eine Straße sowie die Schienentrasse der Straßenbahn 903 und wird selbst von einer Fuß- & Radverkehrsbrücke überquert.

Legende Straßenverkehr 24 h L_{den}

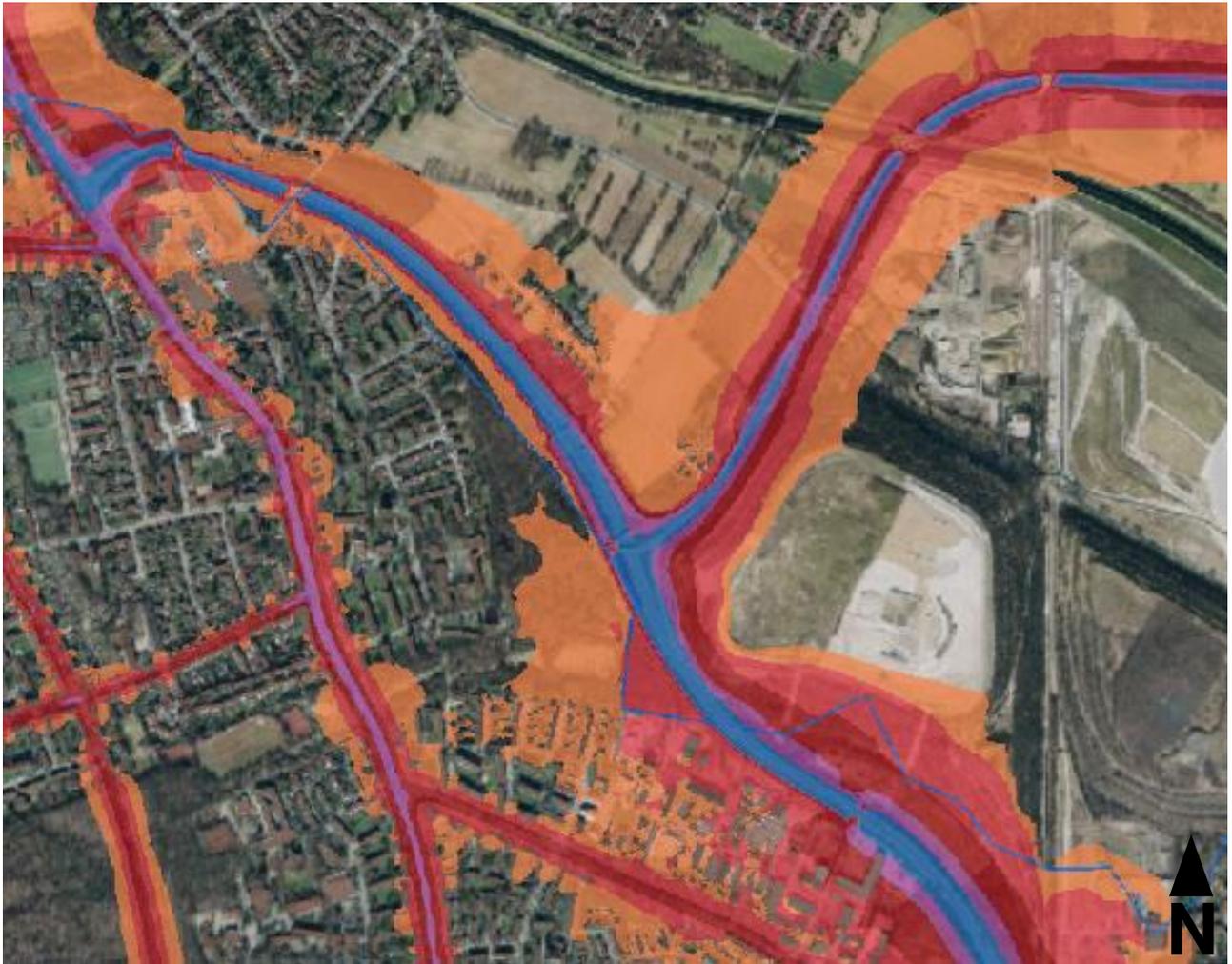
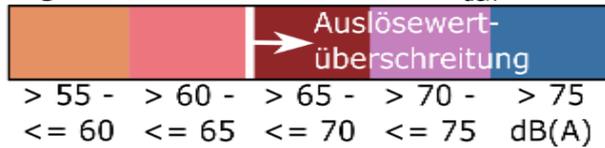


Abb. 5: Darstellung der Isophonen entlang der A 59 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Die A 59 hat in dem Bereich des Dinslakener Stadtgebietes eine Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Fahrzeugen am Tag (DTV). Durch die Schallschutzeinrichtungen, die im Zuge des Baus des Anschlusses an die Stadt Dinslaken errichtet worden sind, wird der Lärm relativ gut abgeschirmt (siehe Abb. 5 und Abb. 6, z.B. im Vergleich zur angrenzenden B8 (Brinkstraße)).



Legende Straßenverkehr nachts L_{night}

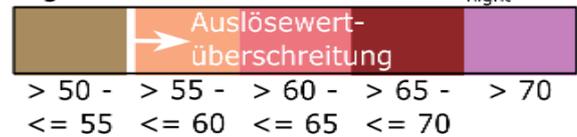


Abb. 6: Darstellung der Isophonen entlang der A 59 für den Schalldruckpegel der Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Die Autobahn selbst ist nicht angebaut. Im angrenzenden Bereich liegen auf Dinslakener Stadtgebiet Flächen der Deponie Wehofen, landwirtschaftliche Flächen sowie Teile eines Wohngebietes, welches zwischen Autobahn und Emscher liegt. Hier ist somit nur ein geringer Teil der Bevölkerung von den Schallimmissionen betroffen.

2.1.3 B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße)

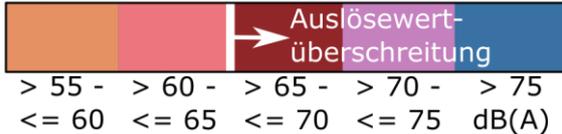
Die Bundesstraße 8 beginnt an der niederländischen Grenze bei Emmerich am Rhein, durchquert Deutschland im Wesentlichen parallel zur A 3 von Nordwesten nach Südosten und endet in Passau. Auf Dinslakener Stadtgebiet führt die Straße von der Stadtgrenze Voerde im Norden zur Stadtgrenze Duisburg im Süden (dort unmittelbar nach Stadtwechsel mit Anschluss an die A 59 (siehe Kap. 2.1.2)) und verläuft dabei im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung (siehe Abb. 3). Sie überquert dabei sowohl den Lohberger Entwässerungsgraben wie auch den Rotbach und die Emscher. Die B 8 wird wiederum von der Eisenbahnlinie 2270 (siehe Kap. 2.2) überquert. Sie besitzt zahlreiche Anschlüsse an das Dinslakener Straßennetz, unter anderem an die L 1 (siehe Kap. 2.1.5) und die Kreisstraße 17



nach Voerde. Sie erfüllt eine überörtliche Verbindungsfunktion für Durchgangsverkehre (aus Dinslaken / A 59 bis Wesel). Aufgrund der Kooperation des Lippehafens (Wesel) mit dem Duisburger Hafen sowie durch Verkehre aus dem Gewerbe- und Industriebereich „Lippemündungsraum“ zur A 59 hat die B 8 eine hohe überregionale Verkehrsbedeutung.

Die B 8 hat im nördlichen Bereich der Stadt eine Verkehrsbelastung von ca. 17.000 Fahrzeugen am Tag (DTV), im Süden (Richtung Duisburg) eine Belastung von ca. 30.000 Fahrzeugen am Tag. Der hier erzeugte Schall konzentriert sich durch die dichte Bebauung größtenteils auf die unmittelbar an die Straße angrenzenden Bereiche (siehe Abb. 7).

Legende Straßenverkehr 24 h L_{den}



Legende Straßenverkehr nachts L_{night}

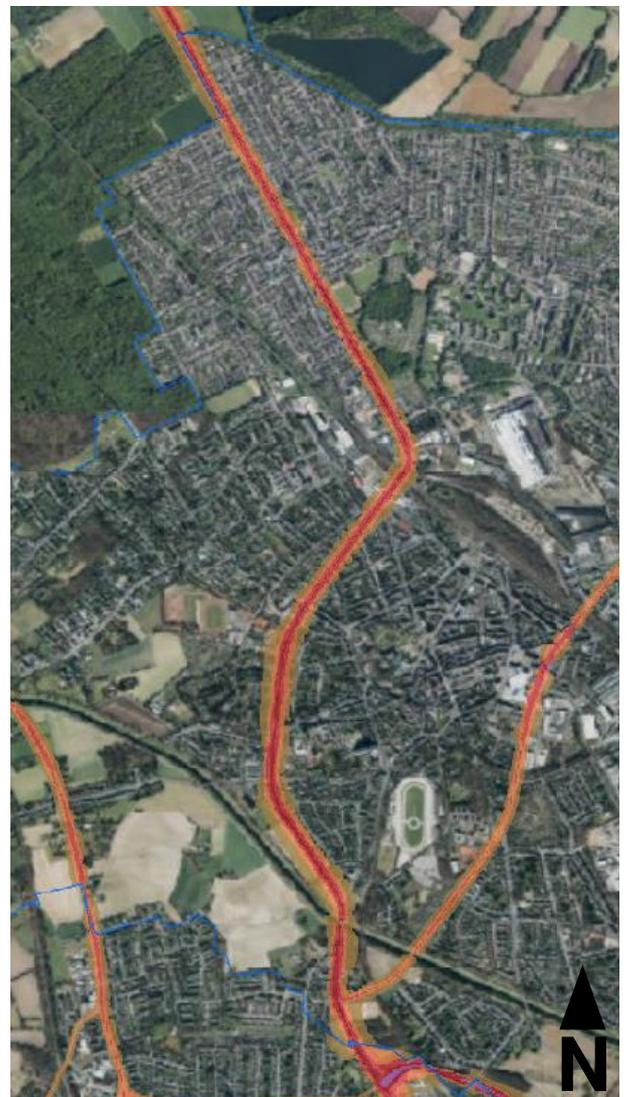
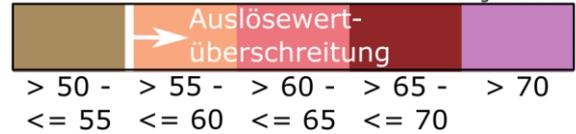


Abb. 7: Darstellung der Isophonen entlang der B 8 (Weseler Str. / Willy-Brandt-Str.) für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

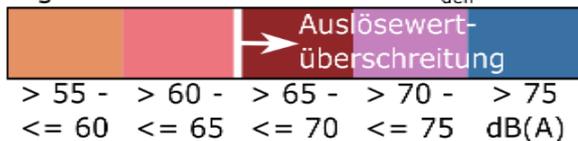


Die B 8 hat im südlichen Teil einigen Abstand zu der Wohnbebauung, darüber hinaus gibt es hier neben kleinen Gewerbegebieten große Grünflächen (Parkfriedhof) sowie eine Berufsschule und ein Krankenhaus. Im mittleren (tangential zur Innenstadt) sowie nördlichen Teil befinden sich beidseits der Straße neben großen dichtbesiedelten Bereichen sowie einer großen Grünfläche (Volkspark), einer Grundschule und einem Altenheim weitere Gewerbegebiete (nördlich und südlich an die Bahnlinie angrenzend). Hier sind aufgrund der dichten Bebauung einige Menschen von den Schallimmissionen betroffen, eine Überschreitung des Auslösewertes von 65 dB(A) am Tag bzw. von 55 dB(A) in der Nacht findet sich (größtenteils) an den jeweils in erster Reihe zur B8 stehenden Gebäuden.

2.1.4 B 8 (Brinkstraße)

In Ergänzung zu der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraße 8 (siehe voriges Kapitel) wurde im Jahr 2008 die damalige L 21 zwischen der Anschlussstelle Dinslaken-Süd (A 3, siehe auch Kap. 2.1.1) und der Anschlussstelle Dinslaken-Hiesfeld (A 59, siehe auch Kap. 2.1.2) zur Bundesstraße 8 umgewidmet, ohne direkt (sondern nur über die A 59) an die „ursprüngliche“ B 8 angebunden zu sein (siehe Abb. 3). Die B 8 verbindet also die beiden für Dinslaken relevanten Autobahnen miteinander und ist dementsprechend von einem großen Anteil an Durchgangsverkehr geprägt. Jedoch gibt es auch hier zahlreiche Anschlüsse an das sonstige Dinslakener Straßennetz, unter anderem an die Stadtteile Averbruch, Barmingholten und Hiesfeld sowie an das Gewerbegebiet Süd. Die B 8 überquert die Emscher und wird selbst sowohl von der Eisenbahnstrecke 2270 (siehe Kap. 2.2.1) als auch von einer parallel verlaufenden Fuß- und Radverkehrsbrücke überquert.

Legende Straßenverkehr 24 h L_{den}



Legende Straßenverkehr nachts L_{night}

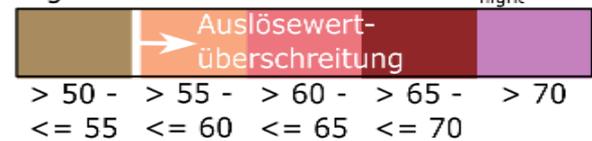


Abb. 8: Darstellung der Isophonen entlang der B 8 (Brinkstr.) für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)



Die B 8 hat im mittleren Bereich eine Verkehrsbelastung von ca. 13.000 Fahrzeugen am Tag (DTV), diese nimmt Richtung Westen zur A 59 auf 21.000 Fahrzeuge am Tag (DTV) und Richtung Osten zur A 3 auf 20.000 Fahrzeuge am Tag (DTV) zu. Der Schall breitet sich größtenteils relativ frei und damit weit aus. Eine Ausnahme stellt der Bereich an der Sterkrader Straße dar, wo es durch die Tieflage der Straße eine Einschränkung der Schallausbreitung gibt (siehe Abb. 8 und Abb. 9).

Die B 8 ist in weiten Teilen anbaufrei, die Umgebung ist geprägt durch große landwirtschaftliche Flächen. Eine Ausnahme stellen die Deponie Wehofen im Westen, das Gewerbegebiet Süd im Osten sowie ein Wohngebiet im Bereich der Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke dar. Nur in letzterem kommt es zu einer Belastung der Bevölkerung durch Schallimmissionen, hier gleichzeitig jedoch noch durch die Eisenbahnstrecke (siehe Kap. 2.2.1) sowie teilweise die L 4 (siehe Kap. 2.1.6). Somit bedarf dieses Gebiet einer gesonderten Betrachtung (siehe Kap. 4).



Abb. 9: Darstellung der Isophonen entlang der B 8 (Brinkstr.) für den Schalldruckpegel der Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

2.1.5 L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße)

Die Landesstraße 1 führt von Hamminkeln über Hünxe nach Dinslaken und hier von der Stadtgrenze zu Hünxe im Norden bis zur Kreuzung mit der B 8 (siehe Kap. 2.1.3) im Süden (siehe Abb. 3). Die L 1 überquert hierbei die Emscher und wird von zahlreichen Straßen und Wegen sowie der Schienentrasse der Straßenbahn gekreuzt. Sie wird von der Eisenbahnstrecke 2270 (siehe Kap. 2.2) überquert und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den nördlichen und den südlichen Stadtteilen Dinslakens dar. Zudem erfüllt sie mit der Anbindung an die B 8 im Süden der Stadt und damit in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle Dinslaken-West (A 59) die Funktion eines Autobahnzubringers.



Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

Die Verkehrsbelastung der L 1 beträgt im südlichen Bereich ca. 11.000 Fahrzeuge pro Tag (DTV), im nördlichen Bereich ca. 15.000 Fahrzeuge pro Tag (DTV) und im Bereich der Innenstadt ca. 21.000 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Die Lärmbelastung beschränkt sich größtenteils auf die direkt an die Straße angrenzenden Gebäude (siehe Abb. 10).

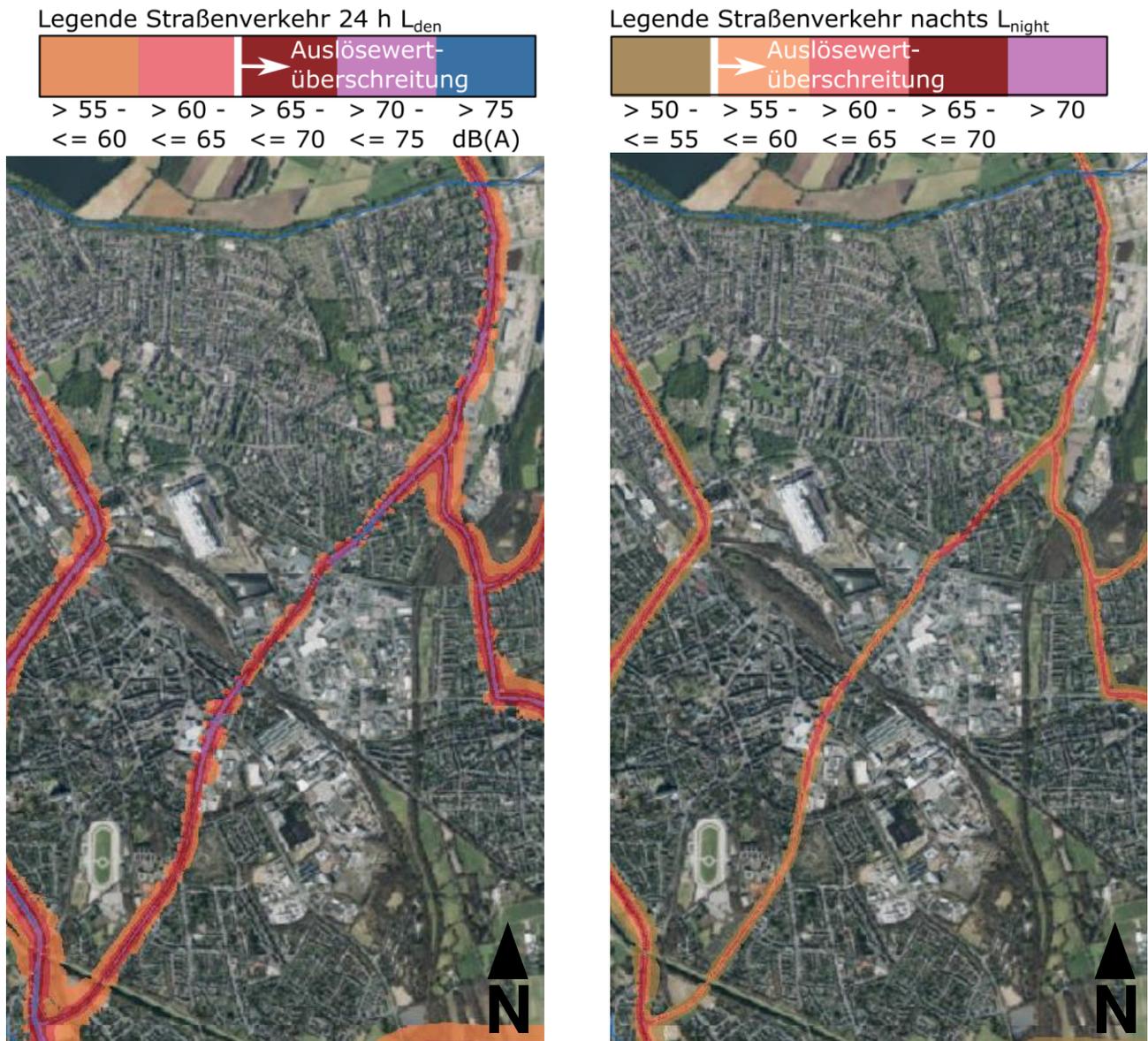


Abb. 10: Darstellung der Isophonen entlang der L 1 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Die L 1 tangiert die Innenstadt und durchquert die Stadtteile Averbruch, Blumenviertel und Lohberg sowie das Gewerbegebiet Mitte. Die angrenzenden Nutzungen sind im Streckenverlauf sehr vielfältig und reichen von Grünflächen über das Kerngebiet der Innenstadt und Wohnflächen bis hin zu Gewerbe- und Industriegebieten. Angrenzend findet sich zudem eine Berufsschule. Somit sind entlang der gesamten Strecke angrenzende Wohngebiete von einer Lärmbelastung betroffen. Diese Bereiche bedürfen daher einer besonderen Betrachtung (siehe Kap. 4).



2.1.6 L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße)

Die Landesstraße 4 verläuft in Dinslaken zwischen der Kreuzung mit der Landesstraße 1 (siehe Kap. 2.1.5) und der Stadtgrenze zu Oberhausen im Südosten der Stadt (siehe Abb. 3). Für die Lärmaktionsplanung ist dabei Richtung Süden nur der Bereich bis zur Jägerstraße relevant. Die L 4 verbindet die Ortsteile Lohberg, Blumenviertel, Hiesfeld und Barmingholten miteinander, überquert dabei den Rotbach und wird selbst von der ehemaligen Zechenbahntrasse überquert. Die L 4 besitzt vielfältige Anschlüsse an das übrige Straßennetz, unter anderem an die B 8 (Brinkstr.) (siehe Kap. 2.1.4), die L 462 (siehe Kap. 2.1.8), die K 8, die K 29 und die Sterkrader Straße, welche durch den Ortskern von Hiesfeld führt.

Die L 4 hat im Bereich zwischen L 1 (siehe Kap. 2.1.5) und L 462 (siehe Kap. 2.1.8) eine Verkehrsbelastung von ca. 14.000 Fahrzeugen am Tag (DTV), zwischen L 462 und der Kreuzung mit der Karl-Heinz-Klingen-Straße / Sterkrader Straße eine Belastung von ca. 12.000 Fahrzeugen am Tag

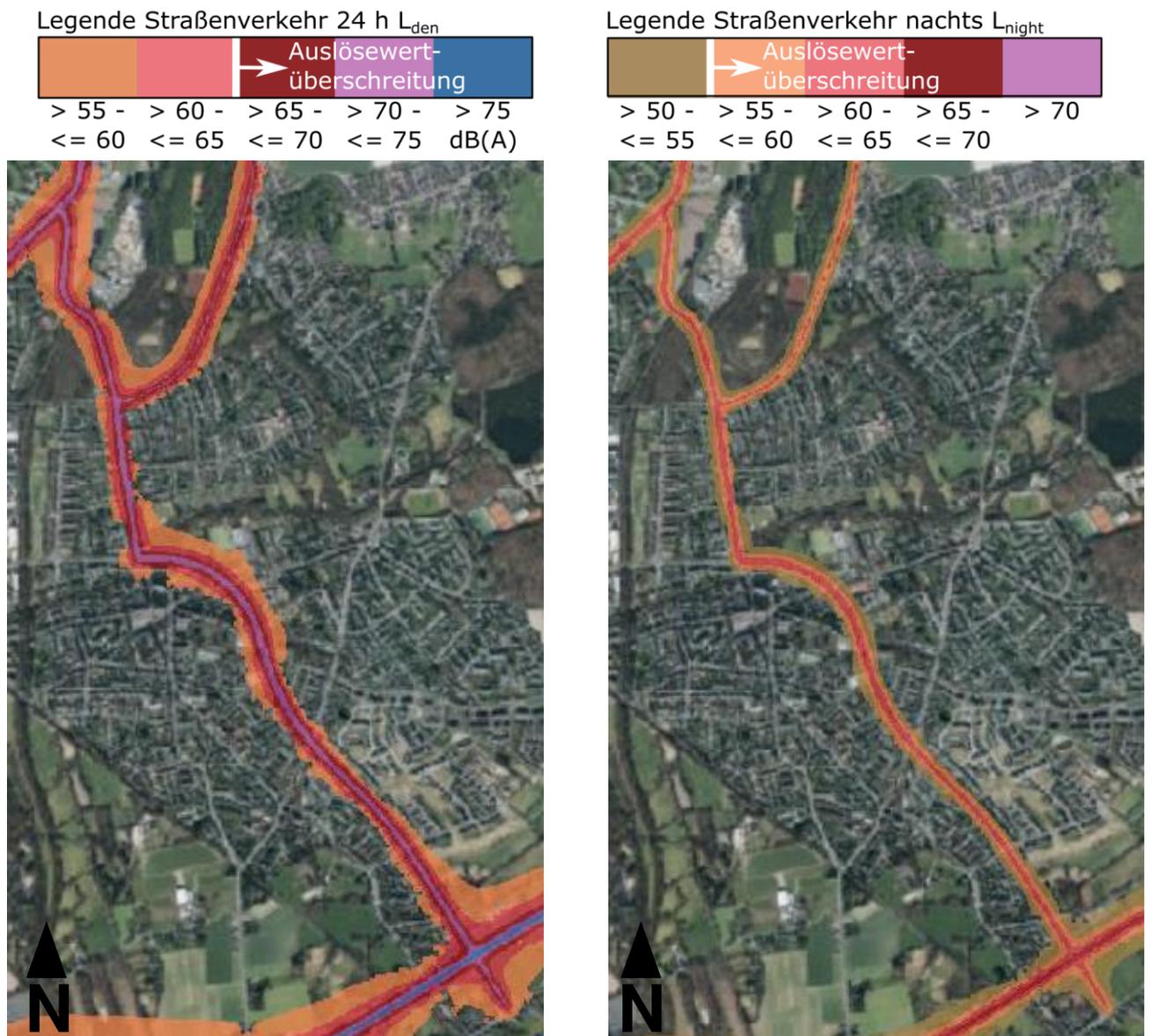


Abb. 11: Darstellung der Isophonen entlang der L 4 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)



Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

(DTV), zwischen der eben genannten Kreuzung und der Kreuzung mit der Hügelstraße eine Belastung von ca. 17.000 Fahrzeugen am Tag (DTV) und im südlichen Bereich bis zur B 8 (Brinkstr.) (siehe Kap. 2.1.4) eine Belastung von ca. 13.000 Fahrzeugen am Tag (DTV). Die Ausbreitung des Schalls beschränkt sich größtenteils auf die direkt anliegenden bzw. angrenzenden Gebäude, in den nicht (oder weniger dicht) bebauten Bereich im Norden und Süden sowie nordöstlich der Kreuzung Ziegelstraße / Karl-Heinz-Klingen-Straße / Sterkrader Straße / Oberhausener Straße kann sich der Schall freier ausbreiten (siehe Abb. 11).

Die an die L 4 angrenzenden Flächen sind durch sehr vielfältige Nutzungen geprägt: von Norden nach Süden betrachtet befinden sich entlang der Trasse land- und forstwirtschaftliche Flächen, Wohn- und Grünflächen, das Kerngebiet von Hiesfeld, weitere Wohnflächen sowie (zur B 8 hin) wieder landwirtschaftliche Flächen. Darüber hinaus befinden sich eine Schule und ein Kindergarten in unmittelbarer Nähe. Auslösewertüberschreitungen gibt es hier in Teilen entlang der Ziegelstraße (zwischen Hanielstr. / Gartnerstr. und Karl-Heinz-Klingen-Str. / Sterkrader Str. / Oberhausener Str.) sowie zum Teil nordwestlich und südöstlich der Hügelstraße. Die südlichen Wohnbereiche entlang der L 4 werden jedoch in weiten Teilen durch Schallschutzeinrichtungen geschützt.

2.1.7 L 396 (Heerstraße)

Die Landesstraße 396 verbindet Voerde über Dinslaken mit Duisburg und verläuft auf Dinslakener Stadtgebiet im Westen der Stadt zwischen den Stadtgrenzen Voerde und Duisburg durch den Dinslakener Ortsteil Eppinghoven (siehe Abb. 3). Die L 396 überquert die Emscher und besitzt nur vergleichsweise wenige Anschlüsse an das übrige Straßennetz. Hervorzuheben ist hier die Anbindung an die Konrad-Adenauer-Straße, welche wiederum als örtliche Hauptverkehrsstraße direkt in die Innenstadt Dinslakens führt. Die L 396 fungiert größtenteils als Verbindung nach Voerde und Duisburg bzw. auch als Durchgangsstraße für die Verbindung dieser beiden Städte untereinander.

Die L 396 hat eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Fahrzeugen (DTV). Aufgrund der geringen Dichte der Bebauung breitet sich der Schall relativ frei aus (siehe Abb. 12).

Die Umgebung ist stark von landwirtschaftlichen Flächen geprägt, Ausnahmen bilden die im Nordosten liegenden Wohnflächen sowie die Siedlung entlang der Konrad-Adenauer-Straße. Darüber hinaus befinden sich eine Schule sowie ein Kindergarten in unmittelbarer Nähe. In dem nordöstlichen Wohngebiet sind nur einige wenige Gebäude durch Schallimmissionen betroffen, der überwiegende Teil steht in einiger Entfernung zur Straße. Im Bereich Konrad-Adenauer-Straße sind jeweils nur die Eckgrundstücke betroffen.



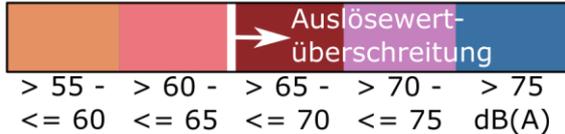
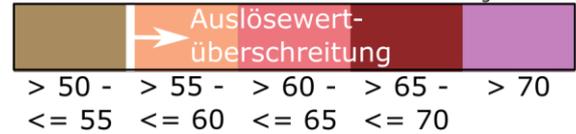
Legende Straßenverkehr 24 h L_{den} Legende Straßenverkehr nachts L_{night} 

Abb. 12: Darstellung der Isophonen entlang der L 396 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

2.1.8 L 462 (Ziegelstraße / Gärtnerstraße / Bergerstraße)

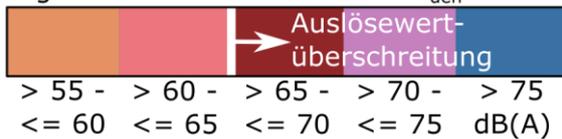
Die Landesstraße 462 verbindet Dinslaken mit dem Bottroper Ortsteil Kirchhellen und verläuft in Dinslaken von der Landesstraße L 4 (siehe Kap. 2.1.6) nördlich des Hiesfelder Ortskerns über die Ziegelstraße, die Gärtnerstraße und die Bergerstraße Richtung Nordosten bis zur Stadtgrenze mit Hünxe und dort dann Richtung Bottrop (siehe Abb. 3). Der für die Lärmaktionsplanung der 3. Runde relevante Abschnitt beschränkt sich jedoch auf die Straßenabschnitte zwischen der L 4 und der A 3. Hierbei durchquert sie die Ortsteile Hiesfeld und Oberlohberg.

Die L 462 hat eine Verkehrsbelastung von ca. 10.000 Fahrzeugen am Tag (DTV). Der Schall breitet sich entlang der Straße aufgrund der geringen Dichte der angrenzenden Bebauung relativ frei aus, eine Ausnahme bilden die Gebiete nördlich der Kreuzung Dickerstraße sowie die Siedlung südlich der Ober-Lohberg-Allee. Im nordöstlichen Bereich wird der Schall massiv von dem der A 3 (siehe Kap. 2.1.1) überlagert (siehe Abb. 13).



Angrenzend an die L 462 finden sich zum überwiegenden Teil forst- und landwirtschaftliche Flächen, die oben beschriebenen Wohngebiete sowie das Gebiet südlich der Gärtnerhalde bilden eine Ausnahme. Im Bereich der Büngelerstraße / Dickerstraße befindet sich ein Kindergarten in unmittelbarer Nähe. Von Schallimmissionen betroffen sind hier die beschriebenen Wohngebiete, vorrangig die Gebiete Bergerhöh / Bergerfeld und die Siedlung an der Steinbrinkstraße (siehe Kap. 4).

Legende Straßenverkehr 24 h L_{den}



Legende Straßenverkehr nachts L_{night}

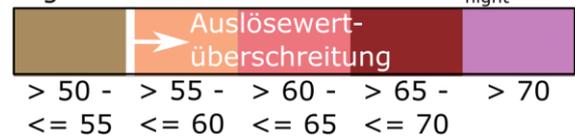


Abb. 13: Darstellung der Isophonen entlang der L 462 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

2.2. Haupteisenbahnstrecken

In Dinslaken treffen die Kriterien für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken (siehe Kap. 1.2) für die Eisenbahnstrecke 2270 zu. Diese ist aufgrund der Verteilung der Zuständigkeiten nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplans, soll hier aber der Vollständigkeit halber und aufgrund von eventuellen (positiven und negativen) Synergien bezüglich des Verkehrslärms auch kurz behandelt werden. Im Folgenden wird zunächst ein Überblick über die Eisenbahnstrecke sowie den hier auftretenden Schall gegeben (siehe Kap. 2.2.1) und danach kurz auf die Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken eingegangen (siehe Kap. 2.2.2).



2.2.1 Eisenbahnstrecke 2270

Die Eisenbahnstrecke 2270 bildet einen Teil der transeuropäischen Eisenbahnstrecke von Rotter-

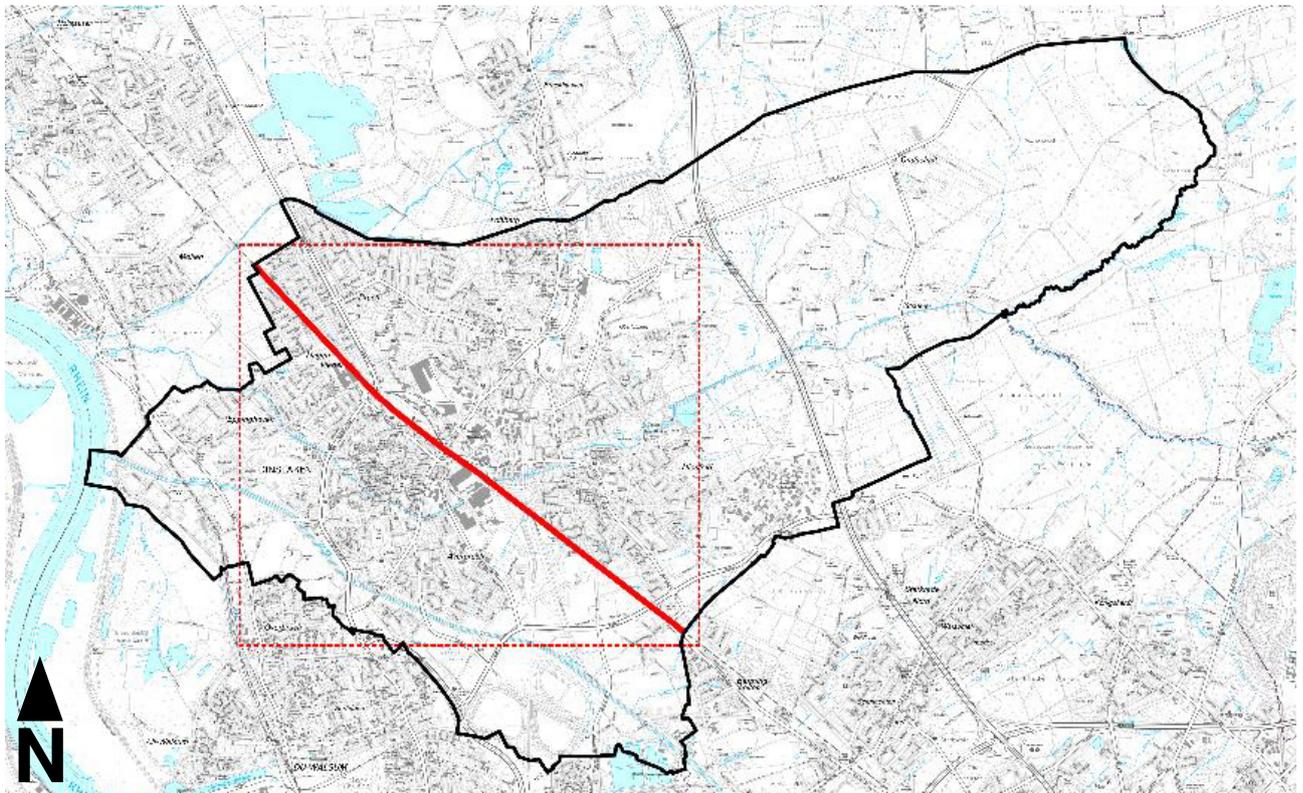


Abb. 14: Lage der Eisenbahnstrecke 2270 im Stadtgebiet; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von (c) Regionalverband)

dam in den Niederlanden nach Genua in Italien. In Dinslaken verläuft sie von der Stadtgrenze Vorde quer durch das Stadtgebiet zur Stadtgrenze zu Oberhausen. Sie durchschneidet dabei die Ortsteile Hagenviertel / Bruch und Hiesfeld und tangiert hierbei die Innenstadt, angrenzend finden sich Wohngebiete, Kerngebiete, Gewerbegebiete, Industriegebiete und landwirtschaftliche Flächen.

Durch den Ausbau in Dammlage im nordwestlichen und mittleren Stadtgebiet wirkt sie als Barriere und trennt die Stadt in einen südwestlichen und einen nordöstlichen Teil. Hierbei führt sie über die Dianastraße, die B 8 (siehe Kap. 2.1.3), die L 1 (siehe Kap. 2.1.5), die Karl-Heinz-Klingen-Straße, den Rotbach und die Landwehrstraße, wird von der B 8 (Brinkstr.) (siehe Kap. 2.1.4) unterquert und hat mit der Holtener Straße (K 8) sowie der L 4 plangleiche Kreuzungen in Form von beschränkten Bahnübergängen.

Die Strecke hat eine Verkehrsbelastung von 30.000-40.000 Personenzügen sowie von 30.000-40.000 Güterzügen pro Jahr¹³. Aufgrund der bereits erwähnten Dammlage breitet sich der Schall relativ großflächig aus (siehe Abb. 15).

¹³ siehe EBA 2018 a: 24-25



Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

Im Rahmen eines aktuell laufenden Bauvorhabens (ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen) der Deutschen Bahn¹⁴ wird die Bahnstrecke um ein drittes Gleis erweitert. In diesem Zuge müssen entlang der Strecke Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden, die einen Großteil der auftretenden Schutzfälle durch aktiven Schallschutz (Schallschutzwände) und passiven Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) lösen werden. Hierbei wird die Lärmsituation durch den Schall des Schienenverkehrs insgesamt – auch im Vergleich zu heute – verbessert. Im Rahmen des Verfahrens konnte die Stadt Dinslaken einen umfassenderen Lärmschutz als in den Ursprungsplänen vorgesehen erwirken (mehr hierzu unter Kap. 7.9).

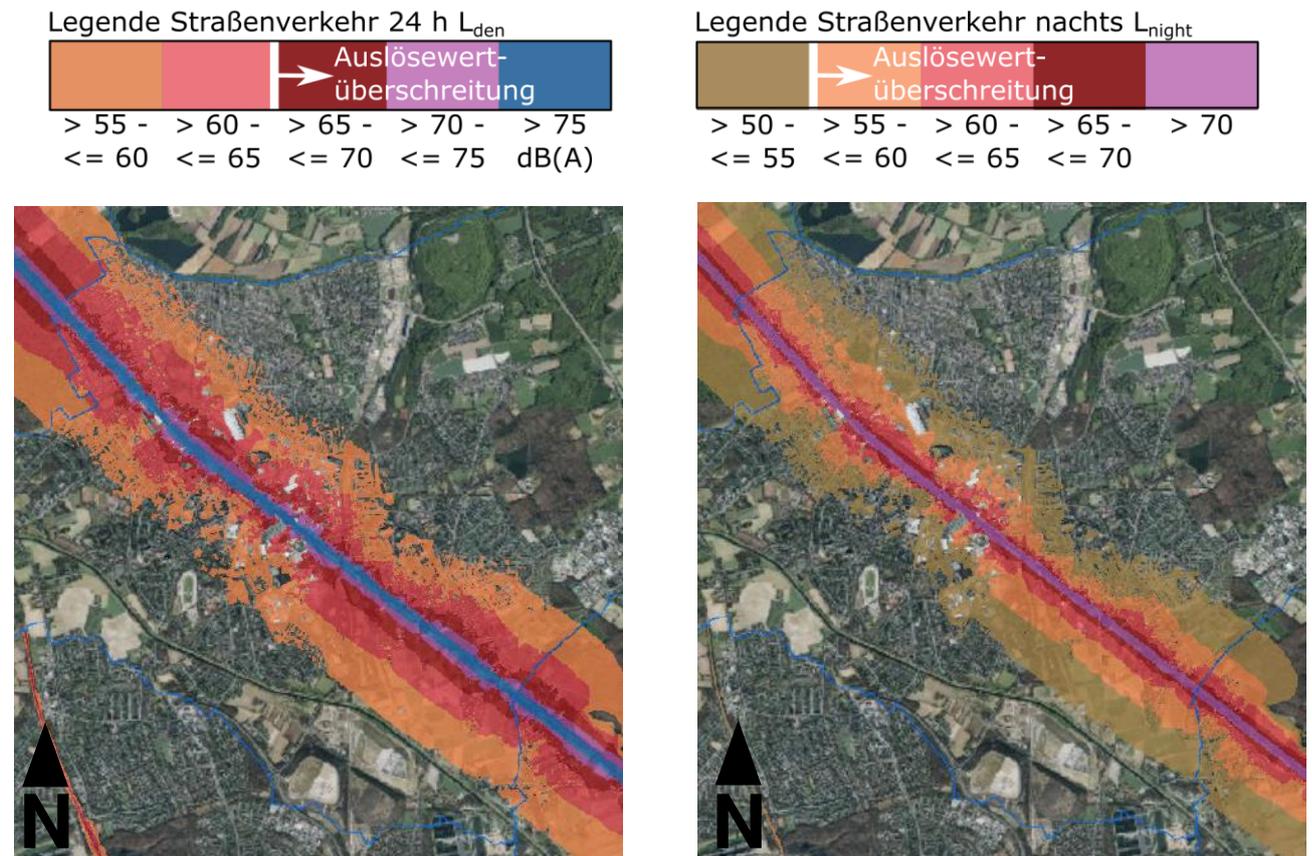


Abb. 15: Darstellung der Isophonen entlang der Eisenbahnstrecke 2270 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

2.2.2 Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken

Das EBA hat im Juni 2017 die aktuellsten Lärmkarten veröffentlicht und gleichzeitig die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet. Die Öffentlichkeit hatte bis August 2017 Zeit, sich zur persönlichen Lärmbelastung zu äußern und Lösungsvorschläge einzubringen. Von den insgesamt 38.059 Beiträgen aus ganz Deutschland kamen 296 aus Dinslaken¹⁵, wobei sich auch die Stadt Dinslaken selbst eingebracht hat (siehe hierzu auch Kap. 7.9). Aufbauend auf den Äußerungen wurde der sogenannte Lärmaktionsplan Teil A¹⁶ durch das EBA erstellt und Anfang 2018 veröffentlicht.

¹⁴ siehe Website Emmerich-Oberhausen a

¹⁵ siehe EBA 2018 a: 7 und EBA 2018 b: 59

¹⁶ EBA 2018 a



Als Maßnahmen werden im Lärmaktionsplan Teil A des EBA allgemeine, deutschlandweite Maßnahmen wie z.B. ein lärmabhängiges Trassenpreissystem, ein Lärmsanierungsprogramm, das „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen“ (Schienenlärmschutzgesetz) oder ein Lärm-Monitoring¹⁷ sowie allgemein aktive und passive Schallschutzmaßnahmen beschrieben¹⁸. Darüber hinaus werden verschiedene Lärmsanierungsabschnitte aufgelistet, die bereits bearbeitet wurden oder fertig gestellt sind. Ebenso werden Streckenabschnitte dargestellt, welche für eine Untersuchung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vorgesehen sind. Die Eisenbahnstrecke 2270 ist aufgrund der laufenden Planung zur Erweiterung der Strecke hier jeweils nicht dargestellt.

Die Öffentlichkeit hatte nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplans Teil A wiederum Gelegenheit, diesen Lärmaktionsplan zu überprüfen und sich entsprechend zu äußern. Die Ergebnisse dieser Beteiligung sind wiederum in einen Lärmaktionsplan Teil B¹⁹ gemündet, der im Juli 2018 veröffentlicht wurde. Hierin werden vor allem die Ergebnisse dargestellt und allgemein auf einige häufig genannte Kritikpunkte eingegangen, jedoch keine weitergehenden Maßnahmen formuliert. Die Teile A und B ergeben zusammen den Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken.

Da die festgehaltenen Ergebnisse aufgrund des deutschlandweiten Maßstabes sehr grob sind und die enthaltenen Maßnahmen sehr allgemein, kann eine Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken in diesem Lärmaktionsplan nur über die gesonderte Betrachtung von Gebieten geschehen, die von beiden Lärmarten (Schiene + Straße) betroffen und somit besonders durch Lärm belastet sind (siehe Kap. 4).

¹⁷ siehe EBA 2018 a: 54-60

¹⁸ siehe EBA 2018 a: 63-67

¹⁹ EBA 2018 c



3. BEWERTUNG DER LÄRMSITUATION INSGESAMT

Ausgehend von den Berechnungen durch das LANUV und den hieraus resultierenden Lärmkarten wird ein Gesamtergebnis für das Stadtgebiet zusammengestellt. Hierin wird unter anderem die Anzahl der Menschen abgeschätzt, die in Gebäuden mit entsprechenden durch Straßenverkehrslärm verursachten Schallpegeln an der Fassade wohnen (siehe auch Anlage 1).

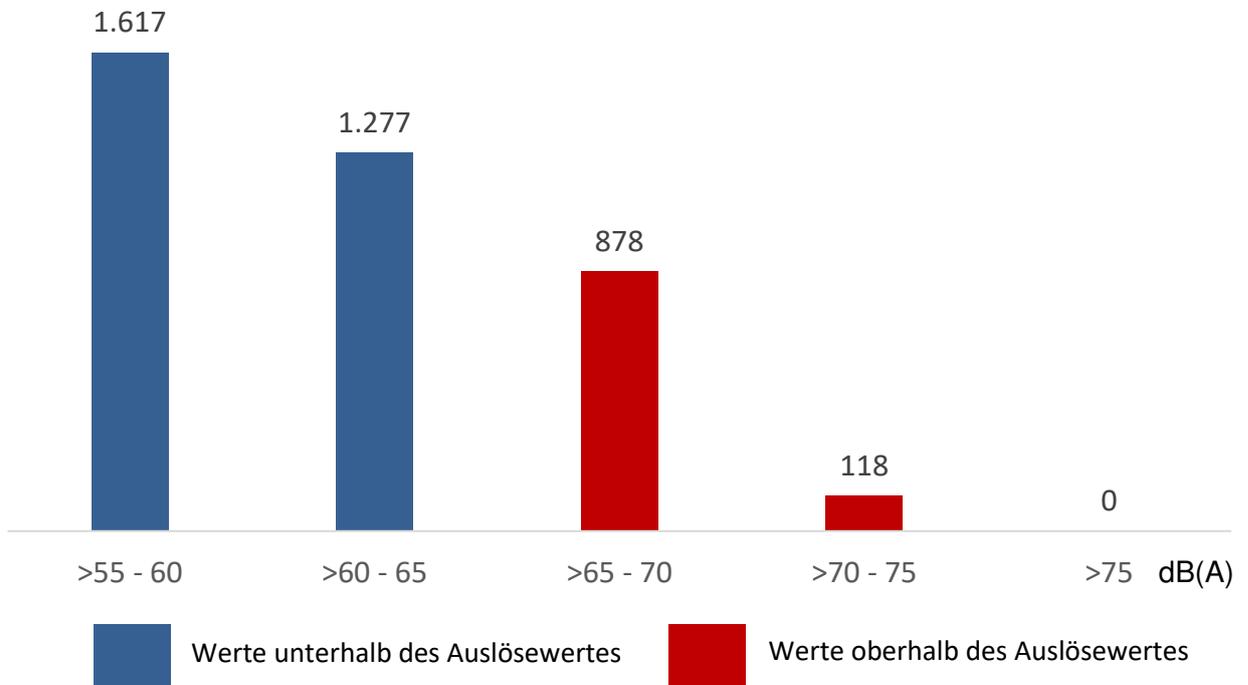


Abb. 16: Anzahl der vom jeweiligen Schalldruck (angegeben in dB(A)) betroffenen Menschen anhand der Tageswerte (Lärmindex L_{den}) (eigene Darstellung)

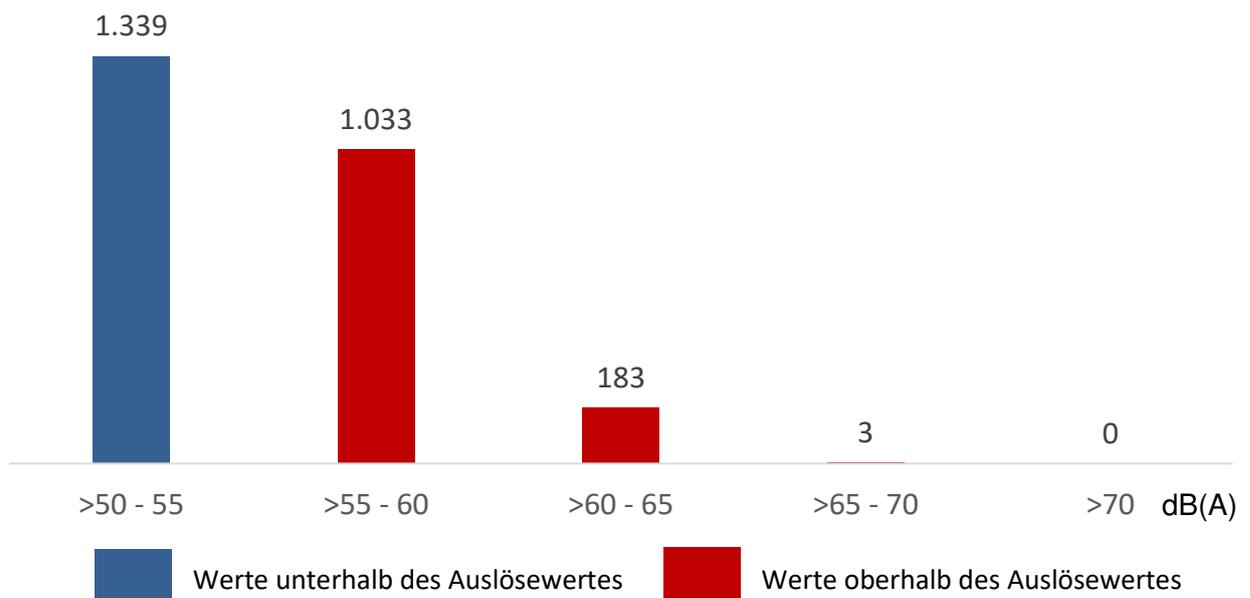
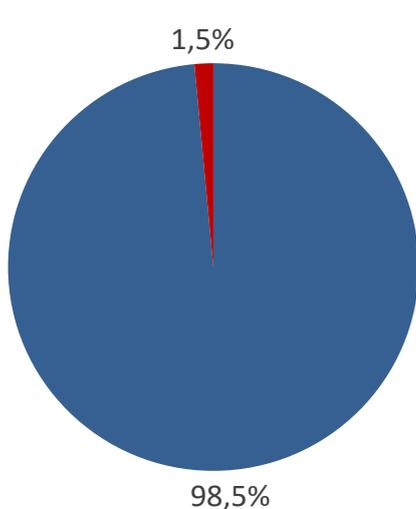


Abb. 17: Anzahl der vom jeweiligen Schalldruck (angegeben in dB(A)) betroffenen Menschen anhand der Nachtwerte (Lärmindex L_{night}) (eigene Darstellung)



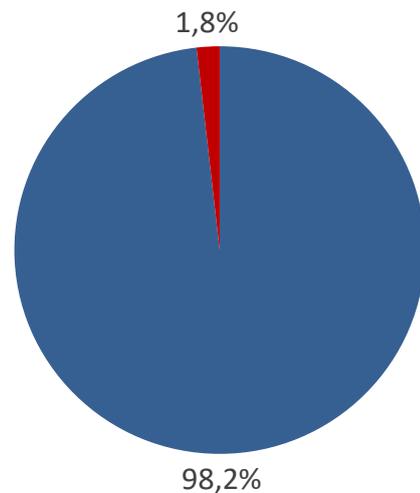
Aus den Diagrammen (Abb. 16 und Abb. 17) wird deutlich, dass eine vergleichsweise geringe Zahl an Menschen von Schalldruckpegeln durch Straßenverkehrslärm, die über dem Auslösewert liegen, betroffen sind:

- Am Tag sind insgesamt 996 Menschen von einem Schallpegel über 65 dB(A) betroffen, davon 118 von einem Pegel zwischen 70 und 75 dB(A). Von einem Pegel über 75 dB(A) ist niemand betroffen.
- In der Nacht sind insgesamt 1.219 Menschen von einem Schallpegel über 55 dB(A) betroffen, davon 183 von einem Pegel zwischen 60 und 65 dB(A) und 3 von einem Pegel zwischen 65 und 70 dB(A). Von einem Pegel über 70 dB(A) ist niemand betroffen.



■ unter Grenzwert ■ über Grenzwert

Abb. 18: Prozentsatz der von Lärm betroffenen Menschen anhand der Tageswerte (Lärminde x L_{den}), bezogen auf die Gesamtbevölkerung (eigene Darstellung)



■ unter Grenzwert ■ über Grenzwert

Abb. 19: Prozentsatz der von Lärm betroffenen Menschen anhand der Nachtwerte (Lärminde x L_{night}), bezogen auf die Gesamtbevölkerung (eigene Darstellung)

Bezieht man dies auf die Gesamtbevölkerung Dinslakens (31.12.2017: 67.489 Menschen²⁰), wird der geringe Anteil der Betroffenen noch deutlicher (Abb. 18 und Abb. 19).

Insgesamt sind lediglich ca. 1,5 % der Dinslakener Bevölkerung über den Tag und 1,8 % der Bevölkerung in der Nacht von Schalldruckpegeln betroffen, die über dem festgelegten Auslösewert für die Lärmaktionsplanung liegen.

Auch bei einer Betrachtung der Fläche der lärmbelasteten Gebiete ergibt sich ein ähnliches Bild (siehe Abb. 20). Auch hier ist erkennbar, dass nur ein vergleichsweise geringer Teil der Fläche Dinslakens, nämlich insgesamt ca. 3,5 km² von ca. 47,7 km² (also ca. 7%) von Lärmpegeln über dem Auslösewert betroffen sind. Große Teile der von Lärm betroffenen Gebiete stellen hierbei diejenigen entlang der A 3 dar (siehe Kap. 2.1.1), diese sind jedoch größtenteils nicht bewohnt.

²⁰ siehe Website Landesdatenbank NRW



Bewertung der Lärmsituation insgesamt

Die geschätzten Gesamtanzahlen der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Dinslaken kann der Tab. 2 entnommen werden. Hier wird deutlich, dass nur wenige Wohnungen (472) von Schalldruckpegeln über dem Auslösewert betroffen sind und weder Schulen noch Krankenhäuser zu hohen Schallimmissionen ausgesetzt sind.

Vergleicht man die Daten aus der Lärmkartierung der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung mit denen aus der dritten Runde (siehe Abb. 21), zeigt sich, dass sich die Betroffenenanzahlen in nahezu allen Lärmklassen reduziert haben. Eine Ausnahme bildet die Klasse mit Lärmbelastungen zwischen 70 und 75 dB(A), hier ist die Anzahl der Betroffenen in etwa gleichgeblieben. Bei den Betroffenenanzahlen nachts zeigt sich ein vergleichbares Bild (siehe Abb. 22). Da die Bevölkerung in etwa gleich

hoch geblieben ist (2012: 67.379, 2017: 67.489 Einwohner:innen²¹), kann hier – zumindest anhand der vorliegenden Daten - insgesamt von einer Verbesserung der Lärmsituation gesprochen werden. Durch einen Vergleich der Daten der zweiten Stufe und der dritten Runde der Lärmaktionsplanung sind nur bedingt Rückschlüsse auf die maßgebenden Ursachen möglich, da zum Teil auch andere, aktualisierte und/oder bessere Grunddaten in die Berechnung einbezogen wurden.

Im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe wurden auch die Betroffenenanzahlen pro Straßenabschnitt dargestellt. Da diese Analyse erstens im Endeffekt keinen deutlichen Mehrwert gegenüber einer reinen Betrachtung der Lärmkarten hat (die Problembereiche (siehe Kap. 4) entsprechen im Wesentlichen den im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe dargestellten besonders betroffenen Bereichen) und zweitens sehr aufwändig ist, wurde im Lärmaktionsplan der dritten Runde hierauf verzichtet.

Tab. 2: Geschätzte Gesamtanzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in Dinslaken (eigene Darstellung)

L_{den} in dB(A)	>55	>65	>75
Anzahl Wohnungen	1.370	472	0
Anzahl Schulgebäude	5	0	0
Anzahl Krankenhausgebäude	0	0	0

Die relativ geringe Anzahl von durch Lärm belastete Menschen und die Verbesserung gegenüber der im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe dargestellten Situation sollte somit nicht zum Anlass genommen werden, sich nicht weiter mit der Lärmproblematik auseinanderzusetzen. Stattdessen

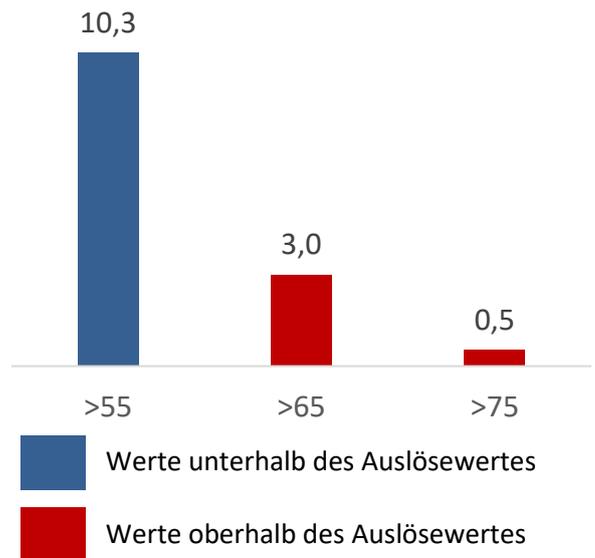


Abb. 20: Größe der vom jeweiligen Schalldruck (angegeben in dB(A)) anhand der Tageswerte (Lärmindex L_{den}) betroffenen Gebiete in km² (eigene Darstellung)

²¹ siehe Website Landesdatenbank NRW



spricht gerade die geringe Anzahl an Betroffenen dafür, sich im Rahmen der Maßnahmenentwicklung auf die ganz besonders problematischen Lagen zu konzentrieren. So kann gewährleistet werden, dass die eingesetzten Mittel auch einen hohen Nutzen mit sich bringen. Zudem ergeben sich durch die Umsetzung von Maßnahmen für spezielle Problembereiche eventuell auch positive Synergieeffekte für andere Bereiche.

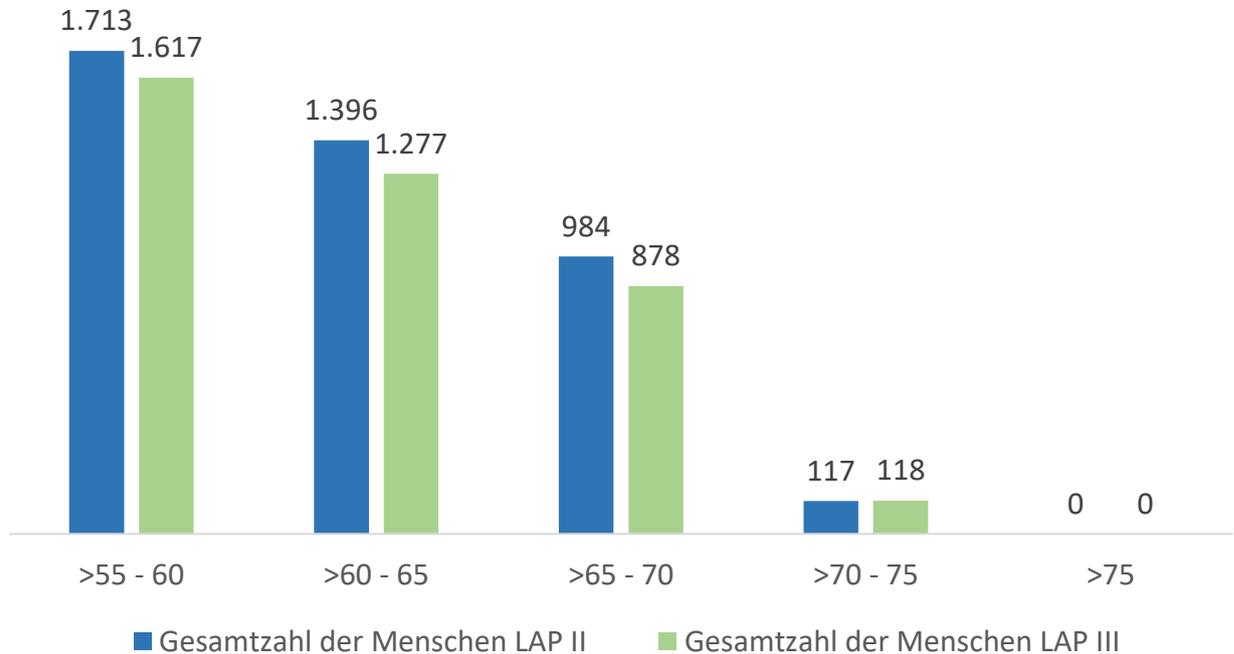


Abb. 21: Darstellung der Gesamtzahl der von Lärm in den jeweiligen Lärmklassen betroffenen Menschen anhand der Tageswerte (Lärmindex L_{den}) in der Lärmkartierung der zweiten Stufe und der dritten Runde der Lärmaktionsplanung (eigene Darstellung)

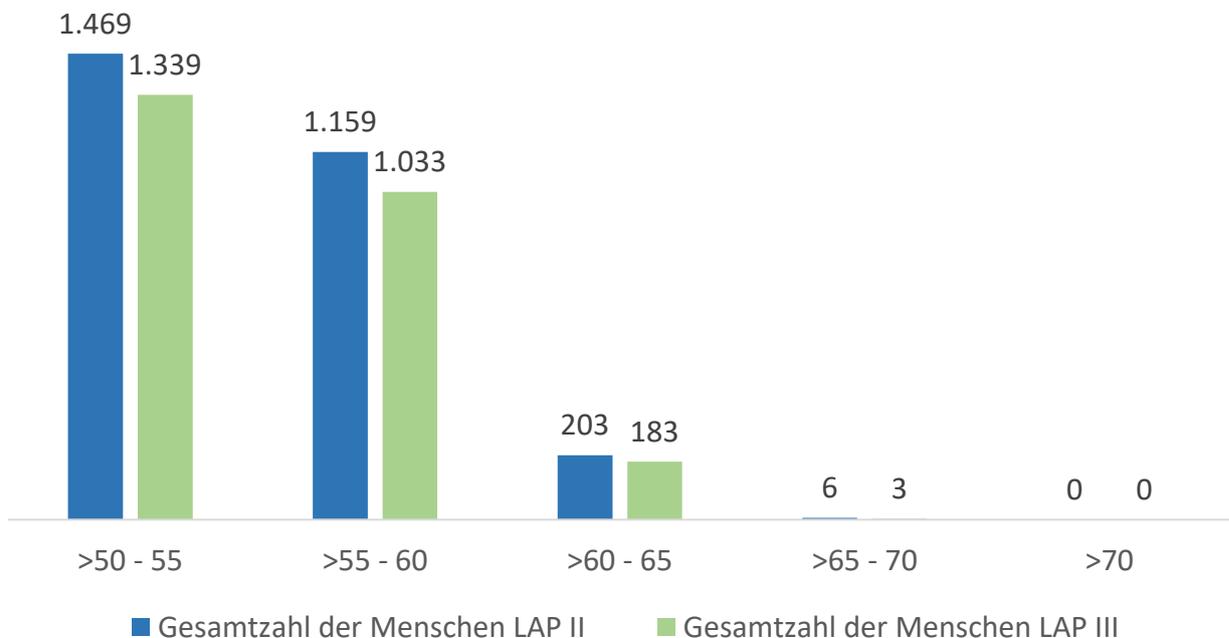


Abb. 22: Darstellung der Gesamtzahl der von Lärm in den jeweiligen Lärmklassen betroffenen Menschen anhand der Nachtwerte (Lärmindex L_{night}) in der Lärmkartierung der zweiten Stufe und der dritten Runde der Lärmaktionsplanung (eigene Darstellung)



4. BESONDERE PROBLEMLAGEN

Zur gezielten Entwicklung von Maßnahmen für besonders durch Lärm betroffene Gebiete (siehe Kap. 7) werden diese im Folgenden zunächst identifiziert und beschrieben. Die besondere Betroffenheit leitet sich im Wesentlichen aus der Detailbetrachtung der einzelnen in Kap. 2.1 beschriebenen Straßen(-züge) ab. Die folgende Tabelle gibt zunächst einen Überblick, im Anschluss folgt die Beschreibung. Zur Verortung der jeweiligen Flächen im Stadtgebiet sei hier auf Abb. 23 verwiesen, die Nummern in der Tabelle entsprechen hierbei den Nummern in der Karte.

Tab. 3: Übersicht über die besonders von Straßenlärm betroffenen Bereiche

Nr.	Bezeichnung der Bereiche	Besonders betroffene Gebäude
1, 2, 3	Bereiche an der B 8	<ul style="list-style-type: none"> • Gebäude an der Weseler Straße zwischen Stadtgrenze Voerde und der Bahnlinie • Gebäude an der Willy-Brandt-Straße zwischen der Wilhelm-Lantermann-Straße und der Voerder Straße • Gebäude an der Willy-Brandt-Straße zwischen der Grenzstraße und der Kreuzung B 8 / L 1
4, 5, 6	Bereiche an der L 1	<ul style="list-style-type: none"> • Gebäude an der Hünxer Straße zwischen Stadtgrenze Hünxe und der Knappenstraße • Gebäude an der Hünxer Straße zwischen den Kreuzungen Augustastraße / L 4 und Luisenstraße / Hanielstraße • Gebäude der Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße zwischen der Bahnlinie und der Otto-Brenner-Straße
7	Bereich der Siedlung Steinbrinkstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Gebäude an den Straßen Steinbrinkstraße und Egerheide
8	Bereich Bergerhöh / Bergerfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Gebäude an der Bergerstraße zwischen Heideweg und Kirchstraße
9	Kreuzungsbereich B 8 / L 4 / Eisenbahnstrecke	<ul style="list-style-type: none"> • Gebäude an der Sterkrader Straße



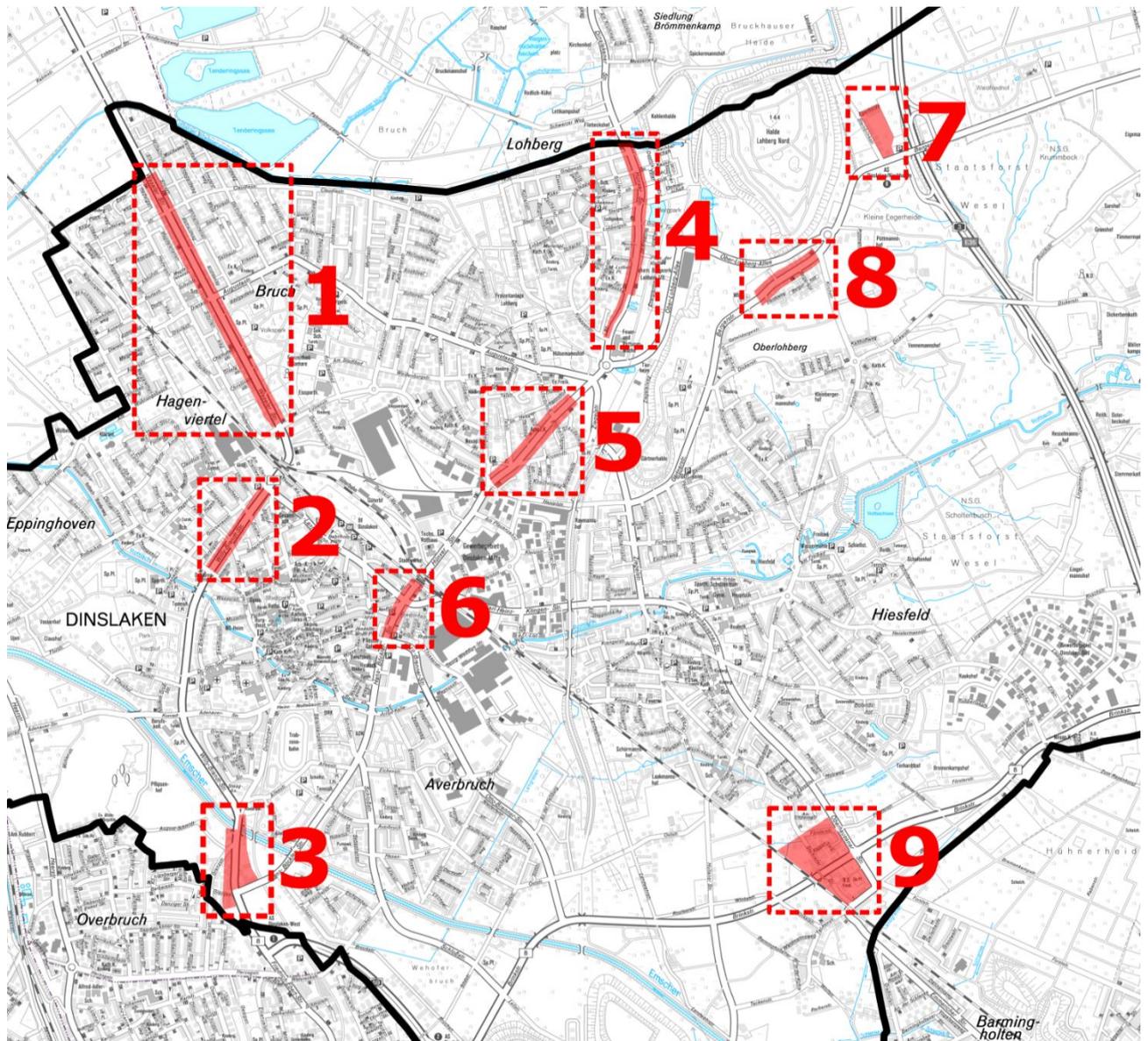


Abb. 23: Darstellung der in Relation besonders durch Lärm betroffenen Gebiete (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Regionalverband Ruhr)

- Nr. 1, 2, 3; Bereiche an der B 8: Betrachtet man die gesamte Länge der B 8 (Weseler Straße, Willy-Brandt-Straße) zeigen sich einige besonders durch Straßenlärm betroffene Bereiche. Dies sind die der B 8 jeweils am nächsten gelegenen Gebäude nördlich bzw. nordwestlich der Bahnlinie, zwischen der Wilhelm-Lantermann-Straße und der Voerder Straße sowie zwischen der Duisburger Straße und der Stadtgrenze zu Duisburg. Hier treten jeweils Fassadenpegel von bis zu 75 dB(A) auf. Entlang der gesamten B 8 gibt es darüber hinaus immer wieder vereinzelte Gebäude, an deren Fassaden Schallwerte von über 65 dB(A) auftreten. Hier sollten also Maßnahmen für die identifizierten Problembereiche im Zusammenhang mit einer Lösung für die gesamte B 8 betrachtet werden.

Ergänzend ist zum Bereich Nr. 1 noch die teilweise Lage der Gebäude zwischen der Eisenbahnstrecke 2270 (siehe Kap. 2.2.1) und der B 8 hervorzuheben (siehe auch Abb. 25). Dieses Gebiet ist ebenso wie der Bereich 2 somit sowohl durch den Schall der Eisenbahn-

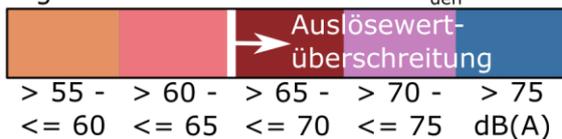


strecke 2270 als auch denjenigen von der B 8 durch Lärm betroffen. Zur Entwicklung von Maßnahmen bzgl. Schienenlärm sei hier auf Kapitel 7.9 verwiesen.

Zum Bereich Nr. 3 ist noch zu ergänzen, dass dieser durch die Kreuzung der B 8 (siehe Kap. 2.1.3) mit der L 1 (siehe Kap. 2.1.5) zum Teil durch Lärm beider Quellen betroffen ist. Die Kreuzung stellt zudem eine der verkehrlich höchstbelasteten Kreuzungen auf dem Stadtgebiet dar. Neben der Tatsache, dass sich hier zwei Nord-Süd-Routen (eben B 8 und L 1) treffen, führt der nahegelegene Anschluss an die A 59 (siehe Kap. 2.1.2) ebenfalls zu einem hohen Verkehrsaufkommen. Bei einer Betrachtung der Isophonenkarte (siehe Abb. 24) ist ersichtlich, dass hier vor allem die großen Wohngebäude rund um die Kreuzung von beiden Lärmquellen beschallt werden. Es finden sich sowohl hier als auch im nördlich anschließenden Teil der B 8 bis zur Grenzstraße Schallimmissionen in Höhe von bis zu 65-70 dB(A) an den Gebäuden, teils auch an mehreren Gebäudekanten. Hier ist auch ersichtlich, dass es offensichtlich einen Datensprung an der Stadtgrenze zu Duisburg gibt. Würden die Duisburger Isophonen nach Dinslaken fortgesetzt, würden sich nochmal höhere Immissionswerte ergeben. Hier ist bei zukünftigen Lärmkartierungen darauf zu achten, dass die Daten des LANUV und die Daten der Stadt Duisburg möglichst einander angeglichen werden.

- Nr. 4, 5, 6: Bereiche an der L 1: Entlang der gesamten L 1 zwischen der Stadtgrenze Hünxe und der Kreuzung mit der Schloßstraße finden sich immer wieder Fassaden, an denen der

Legende Straßenverkehr 24 h L_{den}



Legende Straßenverkehr nachts L_{night}

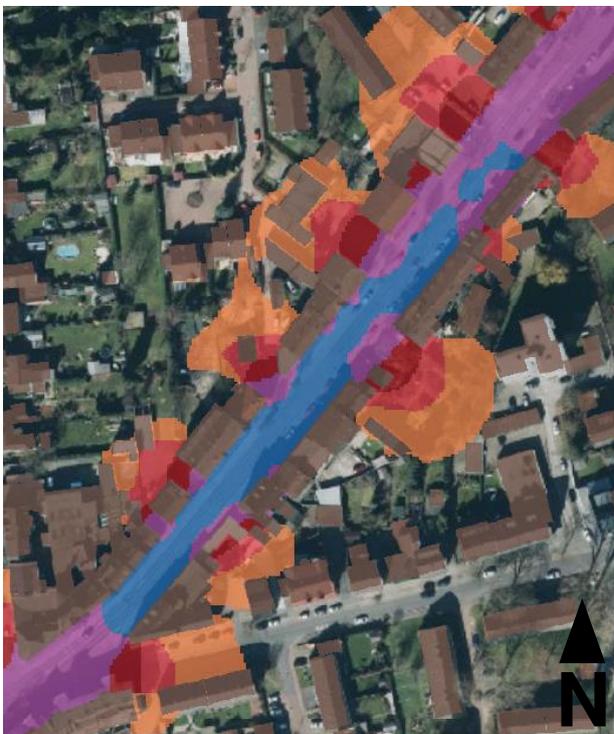
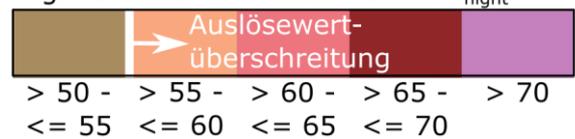


Abb. 26: Darstellung der Isophonen in der Straßenschlucht der L1 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)



Wert von 65 dB(A) überschritten wird. Besonders belastete Bereiche finden sich hier im Bereich Lohberg von der Stadtgrenze zu Hünxe bis zur Knappenstraße, im Bereich zwischen den Kreuzungen Augustastraße / Ziegelstraße und Luisenstraße / Hanielstraße sowie zwischen der Bahnlinie und der Otto-Brenner-Straße. Die genannten Bereiche umfassen weite Teile der L 1, hier bieten sich also neben „punktuellen“ Maßnahmen auch solche für die gesamte Strecke der L 1 zwischen der Stadtgrenze zu Hünxe und der Schloßstraße an.

Der besonders belastete Bereich der Kreuzung mit der B 8 ist bereits bei den Bereichen an der B 8 unter Nr. 3 aufgeführt.

Der Bereich zwischen den Straßen Blumenanger und Krusenstraße (siehe Abb. 23, Nr. 5), zeichnet sich durch einen relativ schmalen Straßenraum und eine vergleichsweise hohe, dichte Bebauung aus. Hierdurch weisen die Isophonenkarten Tageswerte von über 75 dB(A) und Nachtwerte zwischen 65 und 70 dB(A) an den der Straße zugewandten Gebäudekanten aus (siehe Abb. 26).

Bereich Nr. 6 ist zusätzlich durch Lärm der Schienenstrecke betroffen. Zur Entwicklung von Maßnahmen bzgl. Schienenlärm siehe hier auf Kapitel 7.9 verwiesen.

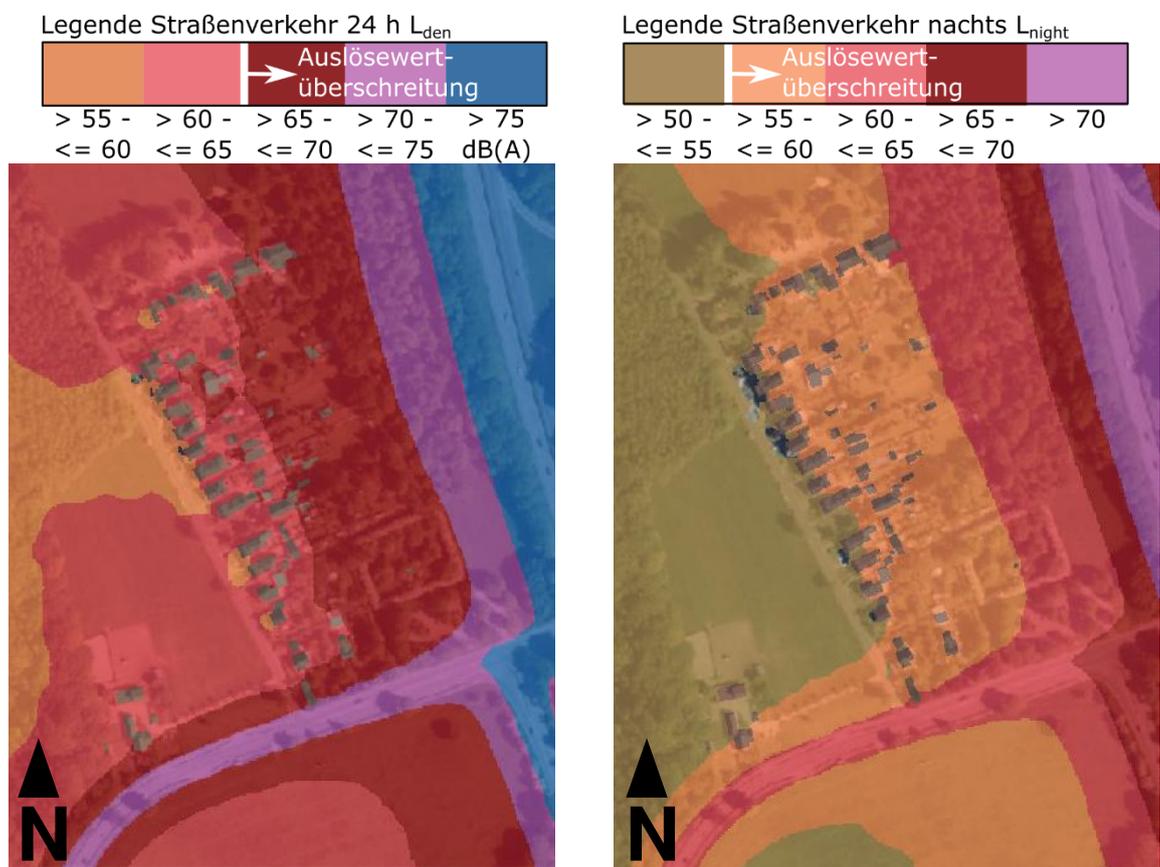


Abb. 27: Darstellung der Isophonen an der Siedlung Steinbrinkstraße für den Schall- druckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

- Nr. 7, Siedlung Steinbrinkstraße: Die Siedlung befindet sich entlang der Steinbrinkstraße im Norden des Dinslakener Stadtgebietes, angrenzend an die Gemeinde Hünxe (siehe Abb. 23, Nr. 7). Es besteht ein direkter Anschluss an die L 462 (siehe Kap. 2.1.8), die A 3 (siehe Kap. 2.1.1) liegt in unmittelbarer Nähe parallel zur Steinbrinkstraße. Die ca. 30 Gebäude und deren Bewohnerinnen und Bewohner sind alle durch den Lärm der A 3 betroffen, die Gebäude in der Nähe der L 462 zusätzlich durch den Lärm dieser Straße. Die Gebäude an der



nördlichen, senkrecht an die Steinbrinkstraße angeschlossenen Straße Egerheide sind durch ihre Lage noch mehr als die anderen durch den Lärm der A 3 betroffen. Bei der Betrachtung des Lärmindex L_{den} (siehe Abb. 27) zeigt sich, dass auch nur diese Gebäude von Schallmissionen in einer Höhe von 65 bis 70 dB(A) betroffen sind, d.h. von Werten über dem Auslösewert (siehe Kap. 1.2.1). Bei einer Betrachtung des Lärmindex L_{night} zeigt sich ein anderes Bild. Hier wird deutlich, dass nahezu alle Gebäude in der Isophone 55-60 dB(A) liegen, zwei Gebäude grenzen sogar an die Isophone 60-65 dB(A) an. Demnach wird der Auslösewert für den nächtlichen Lärm in dem gesamten Gebiet überschritten.

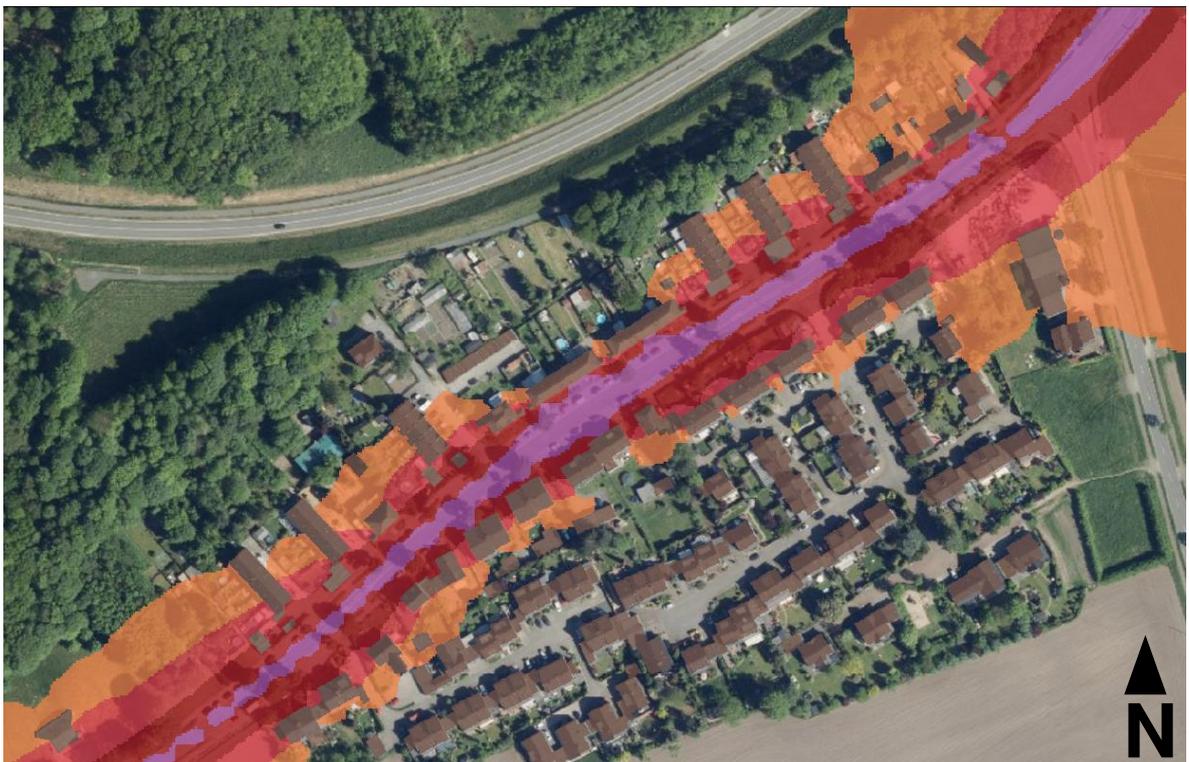
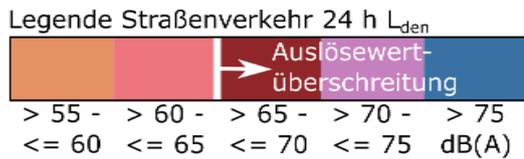


Abb. 28: Darstellung der Isophonen in der Siedlung Bergerhöh / Bergerfeld an der L 462 für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

- Nr. 8, Bergerhöh / Bergerfeld: Der Bereich der Siedlung Bergerhöh / Bergerfeld liegt im Norden des Stadtgebietes südlich der Halde Lohberg-Nord (siehe Abb. 23, Nr. 8) und wird von der L 462 (hier: Bergerstraße, siehe Kap. 2.1.8) geteilt. Die Siedlung liegt zudem relativ nahe an der A 3 (siehe Kap. 2.1.1), die Bergerstraße führt zur Anschlussstelle Dinslaken-Nord. Die Isophonenkarte (siehe Abb. 28) zeigt somit einerseits den Einfluss der L 462, deren Verkehre an den der Straße am nächsten stehenden Gebäuden Lärmwerte zwischen 65 und 70 dB(A) erzeugen und andererseits zusätzlich den Einfluss der A 3 auf die am östlichsten gelegenen Gebäude. Nachts zeigt sich ein vergleichbares Bild. Es ist jedoch zu beachten, dass die Lärmwerte, die die Auslösewerte überschreiten, in diesem Gebiet nur von der L 462 ausgehen.



Besondere Problemlagen

- Nr. 9, Kreuzungsbereich B 8 / L 4 / Eisenbahnstrecke: Der Kreuzungsbereich zwischen B 8 (siehe Kap. 2.1.4), L 4 (siehe Kap. 2.1.6) und der Eisenbahnstrecke (siehe Kap. 2.2.1) liegt im Süden der Stadt, relativ nahe der Stadtgrenze zu Oberhausen (siehe Abb. 23, Nr. 9). Das Gebiet befindet sich zwischen der Eisenbahnstrecke und der L 4 (hier: Oberhausener

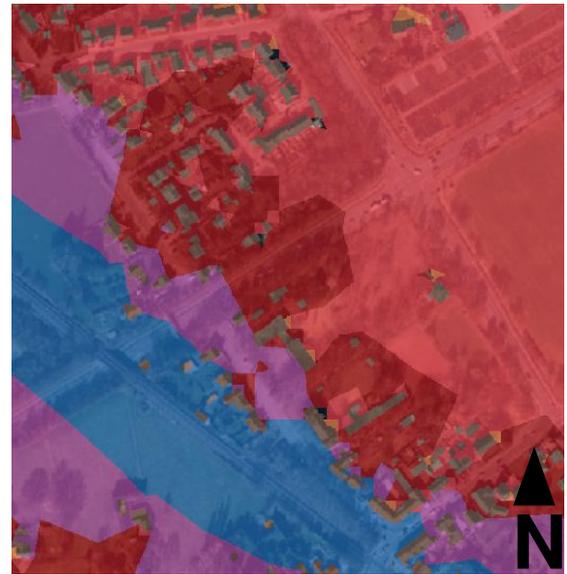
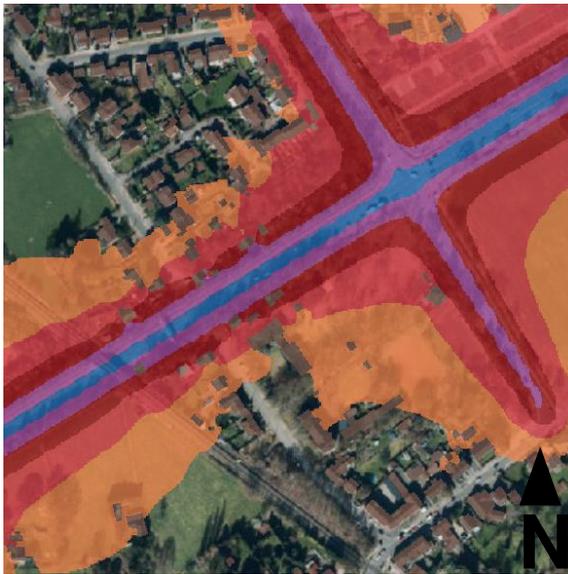
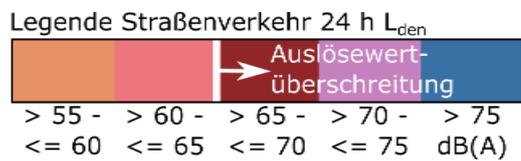


Abb. 29: Darstellung der Isophonen des Straßenverkehrs (links) und des Schienenverkehrs (rechts) im Kreuzungsbereich B 8, L 4 und Eisenbahnstrecke für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Straße) und wird von der B 8 (Brinkstraße) geteilt. Die Teile sind durch eine Fußgängerbrücke über die sich in Tieflage befindliche B 8 miteinander verbunden. Das Gebiet ist größtenteils durch mal mehr, mal weniger dichte Wohnnutzung geprägt. Das Gebiet ist durch Lärmbelastungen durch die B 8, die L 4 und die Eisenbahnstrecke betroffen. Bei einer Betrachtung der Isophonenkarte für den Straßenlärm (siehe Abb. 29) zeigt sich, dass durch die vorhandene Schallschutzeinrichtung an der Oberhausener Straße und die Tieflage der B 8 nur die direkt an der B 8 liegenden Gebäude von straßenverkehrsinduzierten Immissionen zwischen 65 und 70 dB(A) betroffen sind. Jedoch muss hier auch der durch den Schienenverkehr verursachte Lärm mit in Betracht gezogen werden. Betrachtet man die zugehörige Isophonenkarte, wird ersichtlich, dass das gesamte Gebiet von Schienenlärm betroffen ist, zum Teil liegen die Schallwerte an den Gebäuden sogar über 75 dB(A). Es ist zudem zu beachten, dass im Zusammenhang mit der Erweiterung der Schienenstrecke um ein drittes Gleis (siehe auch Kap. 2.2.1) der nahegelegene Bahnübergang an der Sterkrader Straße / Jägerstraße geschlossen wird und zur Beibehaltung der Verbindungen im Straßennetz die L 4 auf eine neue Trasse (L 4 n) verlegt wird. Hierfür hat ein separates Planfeststellungsverfahren stattgefunden, das inzwischen abgeschlossen werden konnte. Der Bau der L 4 n wird parallel mit dem Ausbau der Schienenstrecke stattfinden. Durch die Verlagerung der Verkehre weg von der Oberhausener Straße und Jägerstraße auf die B 8 und die Neubaustrecke wird sich die Lärmsituation im Vergleich zu heute massiv verändern, ebenso durch den Bau der Schallschutzwände im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke. Die Gesamtsituation in dem



Gebiet sollte zunächst also weiter beobachtet werden, eine Entwicklung von speziellen Maßnahmen wird aktuell nicht angestrebt.

Neben den genannten Problembereichen, in denen die Auslöswerte an mehreren Gebäuden überschritten werden, werden die Werte auch an anderen Stellen überschritten. Hier geschieht dies jedoch nur punktuell, so dass aufgrund der geringen Betroffenheit eine speziell für diese Fälle ausgeordnete Maßnahme keinen hohen Kosten-Nutzen-Faktor hätte. Die Maßnahmen sollten sich aufgrund der in Dinslaken geringen Betroffenenzahlen auf die beschriebenen Problembereiche konzentrieren. Maßnahmen, die eine stadtweite Wirkung haben, werden darüber hinaus auch in den eben beschriebenen Einzelfällen eine Verbesserung zur Folge haben.

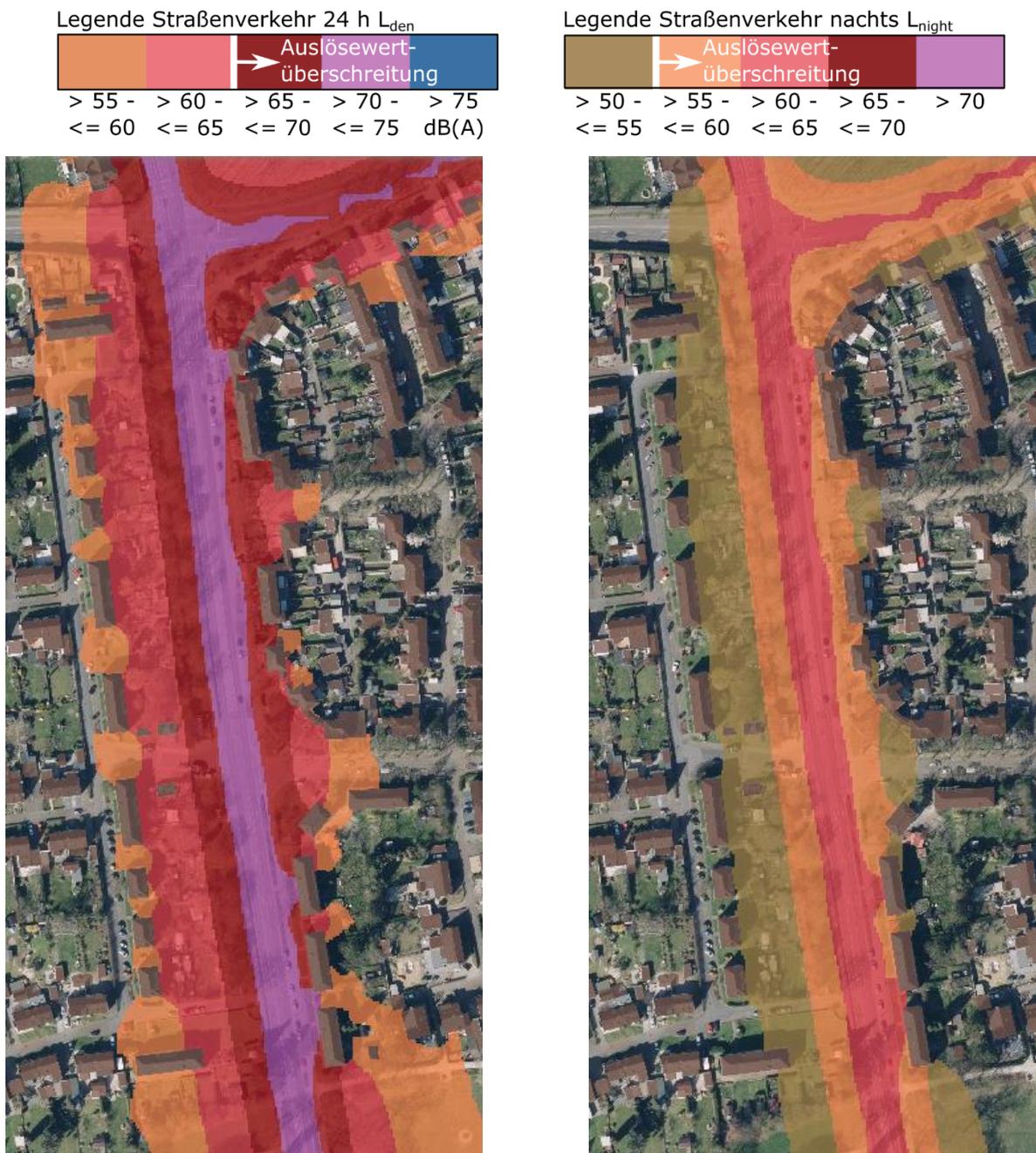


Abb. 30: Darstellung der Isophonen des Straßenverkehrs der Ziegelstraße (L 4) südlich der Hanielstr. / Bergerstr. (L 462) für den Schalldruckpegel der Tageswerte (L_{den}) und Nachtwerte (L_{night}); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)



4.1. Problemlagen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf dieses Lärmaktionsplanes haben sich Bürger:innen zu verschiedenen Bereichen im Stadtgebiet geäußert: Neben den oben beschriebenen Problembereichen sowie Bereichen, die für die Lärmaktionsplanung nicht relevant sind (siehe Kap. 1.5) wurde ein weiterer Bereich von mehreren Anwohner:innen als problematisch beschrieben.

Hierbei handelt es sich um den Abschnitt der Ziegelstraße (L 4) zwischen Hanielstraße / Gärtnerstraße (L 462) und Karl-Heinz-Klingen-Straße / Oberhausener Straße (L 4). Neben den nicht-lärmaktionsplanungsrelevanten Anmerkungen und Anregungen (siehe Kap. 11.3) gab es diverse Hinweise auf eine Lärmbelastung der Bevölkerung. Bei einem Blick auf die Lärmkarte (siehe Abb. 30) sieht man, dass hier „nur“ die ca. zehn Gebäude auf der östlichen Straßenseite von hohen Lärmpegeln betroffen sind. Diese liegen zum Teil bei bis zu 70-75 dB(A) tagsüber und bei bis zu 60-65 dB(A) nachts. Wegen der wenig dichten Bebauung, der Belastung nur einer Straßenseite und der vergleichsweise geringen Überschreitungen der Auslösewerte wurde dieser Straßenabschnitt im Rahmen der Ermittlung der Problembereiche (siehe oben) im Entwurf des vorliegenden Lärmaktionsplanes nicht weiter betrachtet. Anhand der mehrfachen Nennung der Stelle als problematisch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dieser Bereich in die Endfassung des Lärmaktionsplanes aufgenommen und im Speziellen betrachtet, so dass hierfür in Kapitel 7.7 weitere Maßnahmen entwickelt wurden.



5. LÄRM DURCH ANDERE QUELLEN

Neben dem Lärm, der im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevant ist, kann sich die Bevölkerung auch durch andere Lärmquellen belästigt fühlen. Hier werden im Folgenden die jeweiligen Zuständigkeiten und Ansprechpersonen dargestellt.

5.1. Straßen abseits von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen

Der Lärm, der von denjenigen Straßen ausgeht, die nicht die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Berücksichtigung in der Lärmaktionsplanung erfüllen (siehe auch Kap. 1.2), ist entsprechend auch nicht Bestandteil dieses Lärmaktionsplanes. Sollten der Stadt Dinslaken Straßen oder Straßenabschnitte bekannt werden, an denen eine Lärmbelastigung auftritt, werden im Rahmen der Möglichkeiten passende Maßnahmen geprüft. Diejenigen Maßnahmen, die sich in Kap. 7 auf das gesamte Stadtgebiet beziehen, werden aber auch bei den in diesem Lärmaktionsplan nicht erwähnten Straßen zu einer Verbesserung führen.

Ansprechstelle für den Straßenlärm:

Stadt Dinslaken

III.4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung

Hünxer Straße 81

46537 Dinslaken

Tel.: 02064 / 66 - 374

5.2. Gewerbe- und Industrielärm

Hier gelten die Bestimmungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm²²) in Verbindung mit dem BImSchG. Gewerbliche und industrielle Anlagen, also sowohl kleine oder mittelgroße Gewerbebetriebe als auch große Industrieanlagen sowie Windenergieanlagen, unterliegen während des Betriebs der lärmtechnischen Überwachung durch die untere Umweltschutzbehörde. Die zuständige Behörde für die Stadt Dinslaken ist beim Kreis Wesel beheimatet:

Kreis Wesel

Fachdienst 66 Umwelt - Koordinationsgruppe Immissionsschutz

Reeser Landstraße 31

46483 Wesel

Tel.: 0281 / 2070

Bei großen immissionsrelevanten Industrieanlagen (zum Beispiel Stahlwerken, Chemieanlagen oder Kraftwerken) ist meist die jeweilige Bezirksregierung zuständig, d.h. für Dinslaken die Bezirksregierung Düsseldorf:

Bezirksregierung Düsseldorf

Dezernat 53: Immissionsschutz - einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz

²² siehe TA Lärm



Lärm durch andere Quellen

*Postfach 300865
40408 Düsseldorf
Tel.: 0211 / 475 - 0*

Bei Anlagen, die dem Bergrecht unterliegen (Tagebaue und Bergwerke), ist landesweit die Bezirksregierung Arnsberg zuständig:

*Bezirksregierung Arnsberg
Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW
59817 Arnsberg
Tel.: 02931 / 82 - 0*

5.3. Lebensäußerungen durch Kinder

Kinder und deren Spiele sind nicht immer leise. Das ist normal und muss in NRW nach der aktuellen Gesetzeslage toleriert werden.

5.4. Lärm an Freizeitanlagen und Sportlärm

Der Lärm, der durch die Nutzung von Freizeitanlagen oder Sportanlagen erzeugt wird, kann zu Konflikten, z.B. mit der Nachbarschaft führen. Die Klärung der Frage, ob die hier erzeugten Geräusche als erhebliche Belästigungen anzusehen sind, obliegt den zuständigen Städten und Gemeinden oder den unteren Umweltschutzbehörden. Im Falle der Stadt Dinslaken ist hier also wiederum der Kreis Wesel zuständig (siehe oben).

5.5. Nachbarschaftslärm

Hierunter fallen Geräusche, die durch Privatpersonen in der Nachbarschaft hervorgerufen werden und auf andere störend oder belästigend wirken, z.B. zu laute Fernseher, Feiern oder Heimwerkerarbeiten. Die kommunale Ansprechpartnerin bei Problemen mit Nachbarschaftslärm ist die kommunale Ordnungsbehörde:

*Stadt Dinslaken
Fachdienst 3.1 Allgemeine Ordnung, Gewerbe, Verkehr
Friedrich-Ebert-Straße 31
46535 Dinslaken
Tel.: 02064 / 66 - 214*



6. RUHIGE GEBIETE

Ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung (siehe auch Kap. 1.2.3) ist die Beschäftigung mit dem Thema „Ruhige Gebiete“. In der EU-Umgebungslärmrichtlinie heißt es hierzu, dass diese Gebiete zu schützen sind und hierfür in den Lärmaktionsplänen Maßnahmen zu entwickeln sind. Dieses Kapitel widmet sich zunächst der Ausweisung von ruhigen Gebieten, eine Entwicklung von Maßnahmen folgt in Kap. 7.6.

6.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

Bei der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht durch das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ wurde das Thema „Ruhige Gebiete“ zwar übernommen, ohne diese jedoch weiter inhaltlich zu spezifizieren.

Die europarechtliche Umsetzungspflicht bindet die zuständigen Behörden aber daran, sich mit einer Klärung der Frage, ob und wie ruhige Gebiete festgesetzt werden, auseinanderzusetzen. Hier besteht aufgrund der geringen Vorgaben erheblicher Planungsspielraum, der jedoch ordnungsgemäß ausgefüllt werden muss, damit der Lärmaktionsplan rechtssicher ist. Hierzu gehören

- die ausreichende Erfassung der tatsächlichen Situation,
- eine nachvollziehbare Auswahl an Kriterien für die Bestimmung und Begrenzung ruhiger Gebiete,
- die Wahrnehmung und ausreichende Berücksichtigung ggf. vorrangiger oder gleichrangiger anderer Raum- oder Fachpläne und Belange sowie die Abwägung dieser untereinander und gegen das Ziel des Schutzes von ruhigen Gebieten.

Der Planungsvorgang muss ausreichend dokumentiert sein, hierzu gehört auch die Dokumentation der Begründung für die Abwägungsentscheidungen²³.

Im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes sollen ruhige Gebiete festgesetzt werden. Erst hierdurch entstehen etwaige Schutz- oder Rechtsfolgen.

Die Festsetzung von ruhigen Gebieten löst grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, die Festsetzung und den damit verbundenen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Bei nachfolgenden Planungen muss also der Belang des Schutzes von ruhigen Gebieten im Rahmen der Abwägung mit in Betracht gezogen werden. Eine Nicht-Berücksichtigung oder eine Abwägung zugunsten von anderen Belangen ist zu begründen²⁴.

6.2. Identifizierung ruhiger Gebiete

Innerhalb der Festsetzungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes²⁵ ist der Begriff des ruhigen Gebietes - wie bereits beschrieben - nicht näher definiert.

²³ vgl. UBA 2015: 20

²⁴ vgl. UBA 2015: 23

²⁵ siehe BImSchG



Ruhige Gebiete

Es gibt somit keine ruhigen Gebiete per se. Das Vorhandensein eines ruhigen Gebietes setzt voraus, dass es festgesetzt worden ist. Hierfür werden im Folgenden passende Kriterien entwickelt.

Die Auswahlkriterien für die Ermittlung und Festlegung ruhiger Gebiete sollen nachvollziehbar, in sich konsequent und am Ziel des Schutzes ruhiger Gebiete orientiert sein²⁶. Zur Auswahl ruhiger Gebiete bietet sich eine Kombination verschiedener Kriterien an:

- Akustische Kriterien, z.B. absolute und relative akustische Schwellenwerte
- Gebietstypik / Flächennutzungsart
- Subjektive Kriterien von Ruhesuchenden
- Anzahl und Lärmbelastung der Bewohner:innen im fußläufigen Umfeld
- Größe des Gebietes

Da für die Stadt Dinslaken keine berechneten Schallpegel für das gesamte Stadtgebiet vorliegen, muss die Auswahl anhand einer fachlichen Einschätzung der Situation erfolgen. Sollten ruhige Gebiete identifiziert werden, die an eine Hauptverkehrsstraße oder an die Eisenbahnstrecke angrenzen, können hier jedoch einerseits ggf. Aussagen zu der Schallsituation getroffen werden und andererseits für diese Bereiche ggf. spezielle Maßnahmen zum Schutz des ruhigen Gebietes entwickelt werden.

In diesem Lärmaktionsplan werden erstmalig ruhige Gebiete für die Stadt Dinslaken festgesetzt. Da es somit bislang noch keine Erfahrungen mit dem Umgang mit ruhigen Gebieten in der Praxis gibt, müssen die Kriterien aufbauend auf den Erkenntnissen im nächsten Lärmaktionsplan eventuell angepasst werden.

Ein ruhiges Gebiet soll für die Stadt Dinslaken in diesem Lärmaktionsplan folgendermaßen definiert sein:

„Ein ruhiges Gebiet ist eine öffentlich zugängliche, erschlossene Fläche, die aufgrund ihrer zugewiesenen Funktion, gegenwärtigen Nutzung und Gestaltung der Bevölkerung die Möglichkeit bietet, einen im Vergleich zur Umgebung ruhigen Ort aufzusuchen und sich hier aufzuhalten.“

Die Ermittlung von ruhigen Gebieten orientiert sich an dieser Definition, die einzelnen Schritte werden im Folgenden genauer beschrieben.

Grundsätzlich sollen zunächst nur diejenigen Flächen in Betracht gezogen werden, die im Flächennutzungsplan als Grünflächen oder Flächen für die Forstwirtschaft dargestellt sind. Zusätzlich sollen die Wasserflächen berücksichtigt werden. Die Wasserflächen an sich sind hier im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zwingend schützenswert, aber ggf. anliegende Flächen für z.B. Betriebswege. Diese drei Gebietstypen bilden zunächst diejenigen Potenzialflächen ab, auf denen es grundsätzlich ein hohes Potenzial für die Bevölkerung gibt, einen vergleichsweise ruhigen Ort vorzufinden. Es ist natürlich durchaus möglich, auch auf anderen als den genannten Flächentypen einen ruhigen Ort vorzufinden. Ebenso kann es sein, dass auch z.B. auf einer Fläche für die Forstwirtschaft Lärm

²⁶ vgl. UBA 2015: 86



entsteht (z.B. durch Forstarbeiten). In der Regel bieten die drei beschriebenen Flächentypen jedoch grundsätzlich die Möglichkeit, einen vergleichsweise ruhigen Ort vorzufinden. Eine weitere Differenzierung folgt im Weiteren.

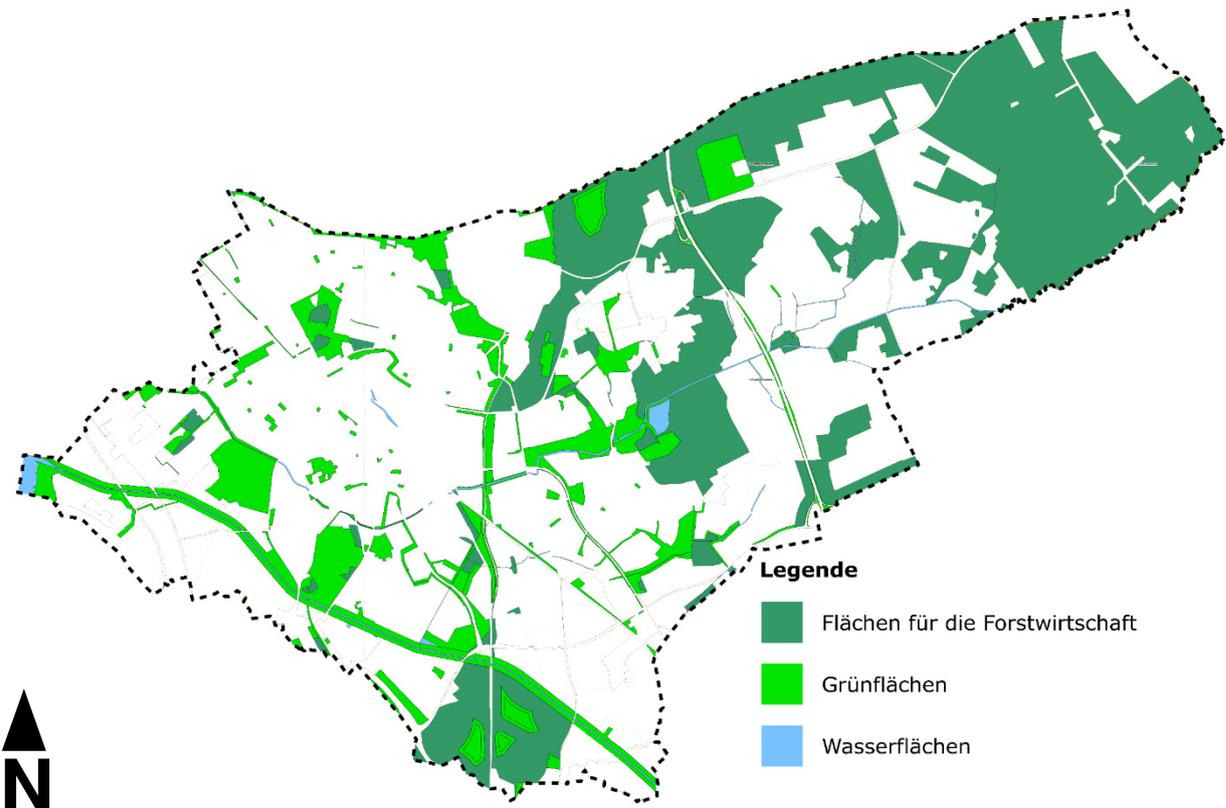


Abb. 31: Darstellung der Gebietstypen des Flächennutzungsplans (Stand: 14.05.2020), die grundsätzlich für eine Ausweisung als ruhiges Gebiet in Frage kommen könnten; ohne Maßstab (eigene Darstellung)

Bei der Darstellung der drei gewählten Gebietstypen (siehe Abb. 31) fällt auf, dass es neben den großen forstwirtschaftlich genutzten Flächen im östlichen Stadtgebiet große Flächen gibt, in denen nur kleine und mittelgroße Gebiete der zuvor beschriebenen Typen existieren. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um den relativ dichten Siedlungskern der Stadt.

Bei näherer Betrachtung der Gebietstypen sollten die Flächen weiter differenziert werden (siehe auch Tab. 4).

Bei den Flächen für die Forstwirtschaft sollten diejenigen, die gleichzeitig als Fläche für Aufschüttungen oder Abgrabungen dienen, genauer betrachtet werden. Hier würde ein noch aktuell laufender Betrieb die Erholungsfunktion stark einschränken. Dies ist in Dinslaken auf der Halde Wehofen im Süden der Stadt der Fall. Die Halde Lohberg-Nord im Norden der Stadt wird inzwischen nicht mehr betrieblich genutzt, jedoch finden Verkehre zur nördlich anschließenden Halde „Lohberg-Nord-Erweiterung“ auf Hünxer Gebiet über die Halde statt. Mittel- bis langfristig soll die Halde jedoch für Freizeitnutzungen erschlossen werden²⁷, sie kann aber in diesem LAP noch nicht als ruhiges Gebiet festgesetzt werden. In zukünftigen Lärmaktionsplänen muss sich je nach Stand der Entwicklung auch der Status der Halde ändern.

²⁷ RVR 2019



Tab. 4: Aufteilung der Flächen der zuvor ermittelten Gebietstypen in solche, die zunächst nicht weiter betrachtet werden und solche, die weiter betrachtet werden (eigene Darstellung)

Flächen, die zunächst von einer weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden	Flächen, die weiter betrachtet werden
Flächen für die Forstwirtschaft , die gleichzeitig als Fläche für Aufschüttungen dienen	Alle übrigen Flächen für die Forstwirtschaft
Grünflächen mit folgenden Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> • Badeplätze • Freibäder • Dauerkleingärten • Sportplätze • Spielplätze • Tennisplätze • Reitplätze • Trabrennbahnen • Schießsportanlagen • Bolzplätze • Flächen für Aufschüttungen • Konzentrationszonen für Windenergieanlagen 	Grünflächen mit folgenden Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> • Friedhöfe • Parkanlagen • Sonstige Grünflächen
Wasserflächen , die ausschließlich an Gewerbegebiete, Industriegebiete oder Bahnanlagen angrenzen und/oder auf denen Schifffahrt stattfindet	Alle übrigen Wasserflächen

Bei näherer Betrachtung der Grünflächen sollten ausschließlich Friedhöfe, Parkanlagen und sonstige Grünflächen für ein ruhiges Gebiet in Frage kommen. Die übrigen Unterkategorien von Grünflächen, namentlich Badeplätze / Freibäder, Dauerkleingärten, Sportplätze, Spielplätze, Tennisplätze, Reitplätze, Trabrennbahnen, Schießsportanlagen, Bolzplätze, Flächen für Aufschüttungen und Konzentrationszonen für Windenergieanlagen sollten somit nicht für ein ruhiges Gebiet in Frage kommen. Obwohl hier auch grundsätzlich die Möglichkeit besteht, Ruhe zu finden, ist die Funktion der Flächen bzw. der Hauptaufenthaltszweck nicht maßgeblich die Suche nach Ruhe, sondern zum Beispiel die sportliche und/oder spielerische Betätigung. Hinzu kommt, dass die Anlagen zum Teil nur für einen eingeschränkten Personenkreis zugänglich sind, sei es für die Nutzer:innen von Badeplätzen, für die Vereinsmitglieder bei Sportvereinen oder für die Pächter:innen von Kleingärten. Ein ruhiges Gebiet sollte jedoch grundsätzlich für alle zugänglich sein. Friedhöfe erfüllen aufgrund ihrer gärtnerischen Gestaltung auch allgemeine Grünflächenfunktionen, deshalb hat jeder das Recht, Friedhöfe als Orte der Ruhe und Besinnung aufzusuchen²⁸.

²⁸ vgl. Stadt Dinslaken 1999: §2 (3)



In Teilbereichen ist eine genaue Abgrenzung der Flächenfunktionen nicht möglich, zum Beispiel wenn Spielplätze inmitten von großen Grünanlagen liegen (z.B. Freizeitanlage Lohberg). In solchen

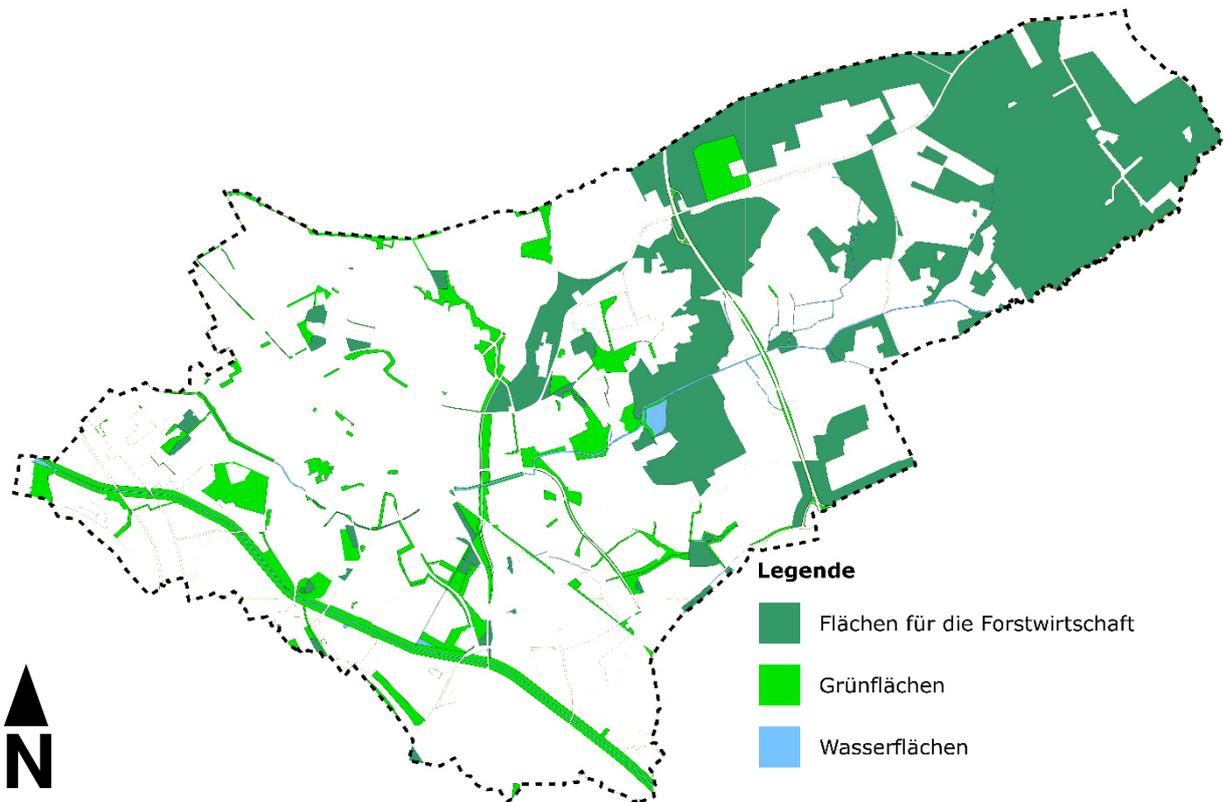


Abb. 32: Flächen, die aufgrund ihrer Typologie weiter betrachtet werden; ohne Maßstab (eigene Darstellung)

Fällen soll die gesamte Grünfläche zunächst weiter als ruhiges Gebiet in Betracht gezogen werden, da aufgrund der Größe und der Differenzierungen innerhalb der Fläche davon ausgegangen werden kann, dass hier grundsätzlich die Möglichkeit besteht, Ruhe zu finden.

Die Konzentrationszonen für Windenergieanlagen liegen in Dinslaken ebenfalls auf Grünflächen, diese befinden sich aber vollständig innerhalb von Flächen für die Forstwirtschaft, die gleichzeitig Flächen für Aufschüttungen darstellen. Wie bereits oben beschrieben, werden diese ausgeschlossen und somit aktuell auch die Konzentrationszonen für Windenergieanlagen.

Bei den Wasserflächen sollten nur diejenigen weiter betrachtet werden, die nicht ausschließlich an Gewerbe- oder Industriegebiete oder Bahnanlagen angrenzen. Hier ist in der Regel kein Aufenthalt zum Zwecke der Ruhefindung möglich. Zudem werden die Wasserflächen ausgeschlossen, auf denen Schifffahrt stattfindet.

Durch den Ausschluss der zuvor bestimmten Unterkategorien ergibt sich insgesamt zunächst das in Abb. 32 dargestellte Bild.

Für ruhige Gebiete existieren keine Grenzwerte für die Lärmbelastung. Entsprechend den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung²⁹ sollte der zur Anwendung kommende Schwellenwert bei einem

²⁹ LAI 2017



Ruhige Gebiete

L_{den} von 50 dB(A) bis 55 dB(A) liegen. Für die weitergehende Betrachtung werden zunächst auch Flächen, die einer teilweisen oder vollständigen Schallbelastung von bis zu 60 dB(A) (durch Lärm von in der Lärmaktionsplan relevanten Straßen und Schienenstrecken) ausgesetzt sind, zunächst nicht ausgeschlossen, da sich hier ggf. weitere Differenzierungsmöglichkeiten ergeben können.

Zur ausreichenden Berücksichtigung ggf. vorrangiger oder gleichrangiger anderer Raum- oder Fachpläne und Belange werden die nach dem vorherigen Filterungsschritt verbleibenden Flächen auf eine aktuell geplante Nutzung hin geprüft. Hier spielen Belange eine Rolle, die sich aus dem Handlungskonzept Wohnen, dem Regionalplan und der Bauleitplanung ergeben. Die Begründung der Inanspruchnahme der Flächen für andere Belange (z.B. Schaffung von Wohnraum) kann an dieser Stelle nicht im Einzelnen dargestellt werden. Für genauere Informationen sind die jeweiligen Planungsunterlagen zu konsultieren³⁰.

Da ruhige Gebiete der Bevölkerung die Möglichkeit bieten sollen, sich in diesem auch aufzuhalten, sollten ruhige Gebiete über eine gewisse Größe verfügen. Dies verringert auch mögliche Lärmbelastungen durch nicht-Lärmaktionsplan-relevante (siehe hierzu auch Kap. 5) Lärmquellen (z.B. nicht-klassifizierte Straßen, Sportanlagen usw.). Hierfür wird im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes zunächst ein Wert von ca. 10.000 m² als Untergrenze für ein ruhiges Gebiet gewählt.

Ebenso müssen Flächen ausgeschlossen werden, bei denen das Aufsuchen eines vergleichsweise ruhigen Ortes durch eine fehlende Erschließung nicht möglich ist. Somit werden auch Flächen ausgeschlossen, die kein internes Wegenetz aufweisen.

Tab. 5: Zusammenfassung der Ansprüche an ein ruhiges Gebiet

Flächentypen	<ul style="list-style-type: none">• Flächen für die Forstwirtschaft, die nicht gleichzeitig als Fläche für (sich in Betrieb befindliche) Aufschüttungen oder Abgrabungen dienen• Grünflächen mit den Funktionen<ul style="list-style-type: none">○ Friedhöfe○ Parkanlagen○ Sonstige Grünflächen• Wasserflächen, die nicht ausschließlich an Gewerbegebiete, Industriegebiete oder Bahnanlagen angrenzen und/oder auf denen keine Schifffahrt stattfindet
Lärmwerte	<ul style="list-style-type: none">• $L_{den} < 60$ dB(A), bezogen auf Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken
Aktuelle Nutzung / Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">• Öffentlich zugänglich• Aufenthalt möglich• Nutzung / Gestaltung entspricht Festlegung im FNP
Geplante Nutzung	<ul style="list-style-type: none">• Erfüllt die Ansprüche an ein ruhiges Gebiet

³⁰ Stadt Dinslaken 2018 a; RVR 2018a



Größe	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 10.000 m²
Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • An vorhandene Straßen und Wege angebunden • Intern erschlossen

Unter Zuhilfenahme der zuvor genannten Kriterien bzw. Ausschlussgründe (siehe auch Tab. 5) bleiben einige Flächen auf Dinslakener Stadtgebiet, die für die Ausweisung als ruhiges Gebiet in Frage kommen. Bei einem Blick auf den Plan (siehe Abb. 33) stellt man fest, dass sich drei Teilbereiche auf dem kommunalen Gebiet ergeben, auf denen mögliche ruhige Gebiete verortet sind. Dies ist maßgeblich den Lärmkorridoren durch die Eisenbahnstrecke 2270 und die Autobahn A 3 geschuldet.

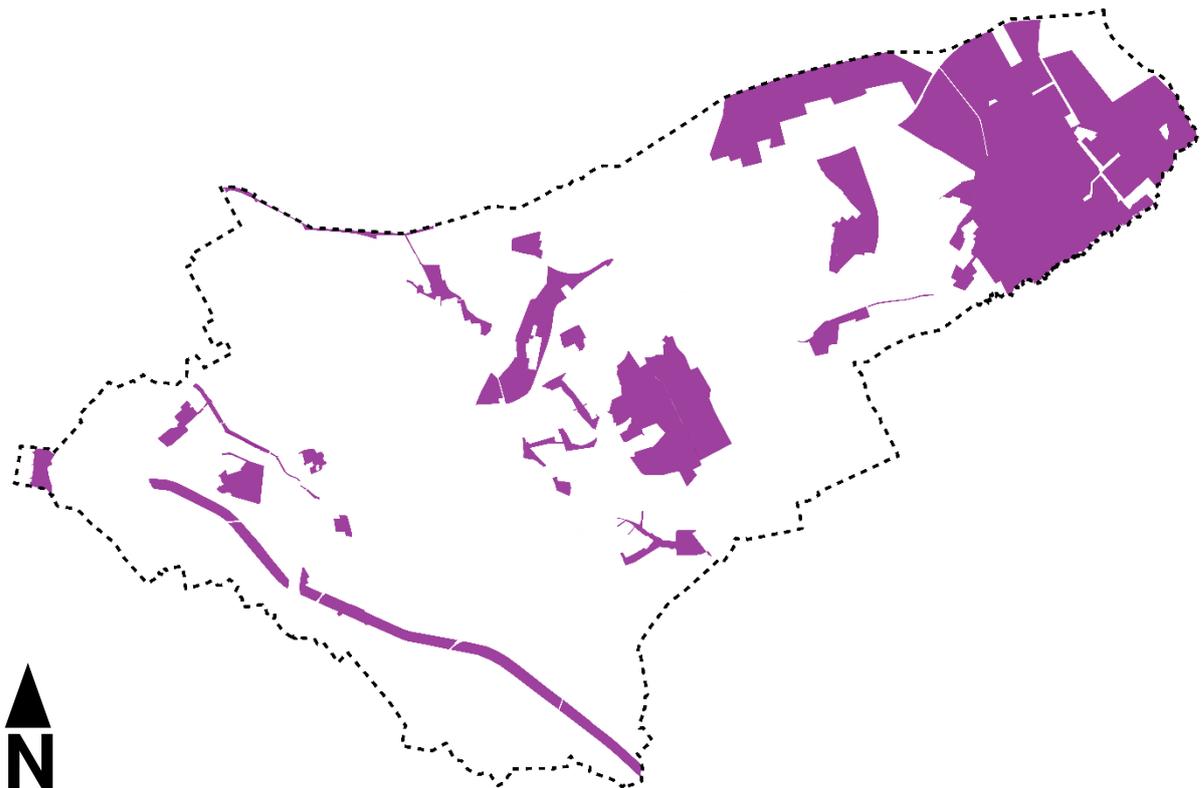


Abb. 33: Flächen, die nach Anwendung der Ausschlusskriterien als ruhiges Gebiet in Frage kommen könnten; ohne Maßstab (eigene Darstellung)

6.3. Festlegung ruhiger Gebiete

Nachdem zuvor die grundsätzlich geeigneten Flächen für die Festlegung ruhiger Gebiete identifiziert wurden, werden diese Flächen bezüglich ihrer Lärmbelastung (siehe oben) erneut betrachtet.

Teilt man die verbleibenden Gebiete in solche, die im Ganzen höchstens Schallbelastungen von 55 dB(A) (entsprechend der oben erwähnten Hinweise der LAI) und solche, die zu einem Teil höchstens 55 dB(A) ausgesetzt sind, ergibt sich eine weitere Klassifizierung (siehe Abb. 34): Neben einigen Gebieten im Westen, in der Mitte und insbesondere im Osten des Stadtgebietes, die keinerlei



Ruhige Gebiete

Lärmbelastung von über 55 dB(A) ausgesetzt sind, gibt es in allen drei Bereichen auch Gebiete, die zumindest teilweise nur einer Lärmbelastung von bis zu 55 dB(A)³¹ ausgesetzt sind.

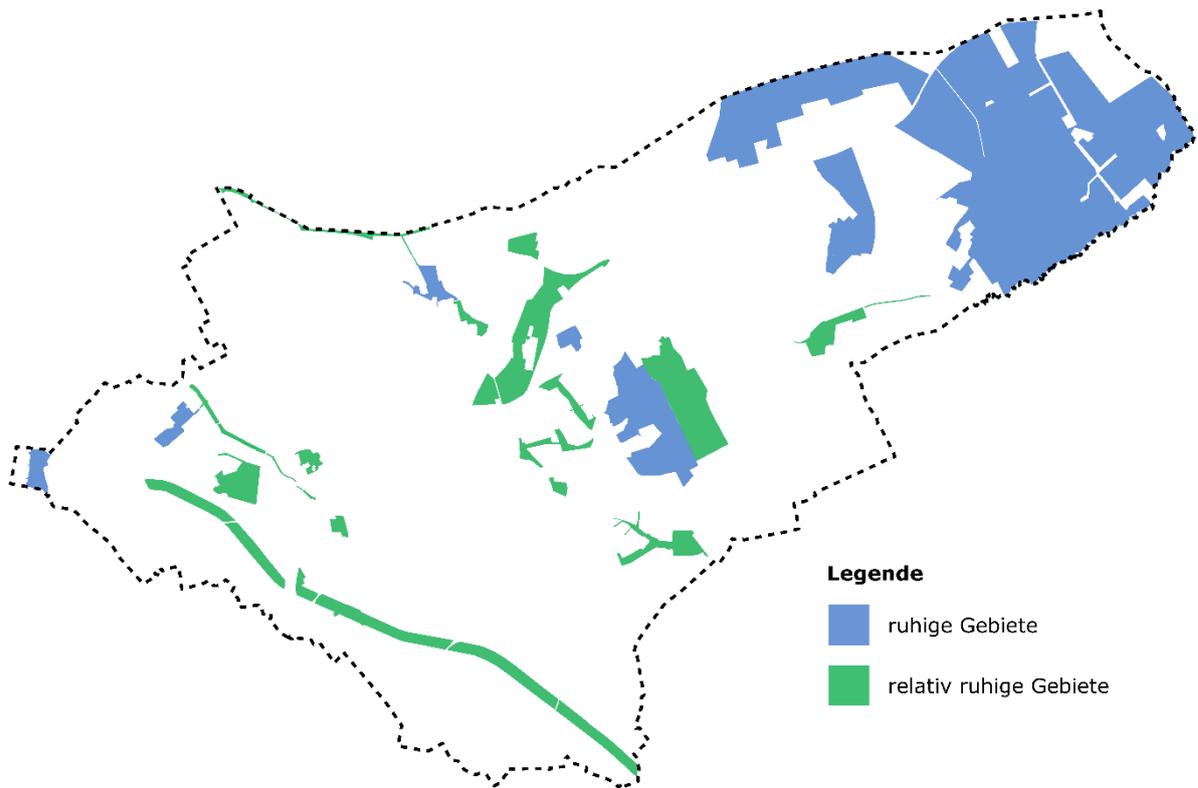


Abb. 34: ruhige Gebiete (keinerlei Lärmbelastung über 55 dB(A) und relativ ruhige Gebiete (teilweise Lärmbelastung von bis zu 55 dB(A)); ohne Maßstab (eigene Darstellung)

Die zuletzt genannten Gebiete erfüllen aber grundsätzlich alle anderen gewählten Kriterien und stellen im Vergleich zur Umgebung immer noch relativ ruhige Gebiete dar, so dass sie nicht unbeachtet bleiben sollten, da auch sie eine Möglichkeit für die Bevölkerung darstellen, einen im Vergleich zur Umgebung ruhigen Ort aufzusuchen.

Für die Stadt Dinslaken werden somit einerseits

- **ruhige Gebiete**, bei denen ein Schwellenwert von 55 dB(A) an keiner Stelle überschritten wird und
- **relativ ruhige Gebiete**, bei denen ein Schwellenwert von 55 dB(A) auf einem Teil der Fläche nicht überschritten wird,

festgesetzt.

Die Gebiete werden im Folgenden genauer abgegrenzt und beschrieben.

³¹ ausgehend von den für die Lärmaktionsplanung relevanten Lärmquellen



6.3.1 Ruhige Gebiete

- Ruhiges Gebiet „Rheinaue“ (siehe Abb. 35): Das Gebiet erstreckt sich auf die Grünflächen entlang des Rheins sowie die aktuelle Mündung der Emscher in den Rhein. Es ist durchzogen von Wegen auf den Deichen, die Betretung der Rheinwiesen ist grundsätzlich möglich. Die Wege auf den Deichen sind zum Teil Bestandteil lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Radrouten. Das Gebiet grenzt an das von der Stadt Duisburg festgesetzte, sich südlich anschließende ruhige Gebiet „Rheinaue Walsum“ an³². Im Norden schließen sich überwiegend land- und forstwirtschaftliche Flächen auf dem Gebiet der Stadt Voerde an (Voerde hat bislang keine ruhigen Gebiete festgesetzt). Im Osten schließt der relativ dünn besiedelte Stadtteil „Stapp“ an das Gebiet an.

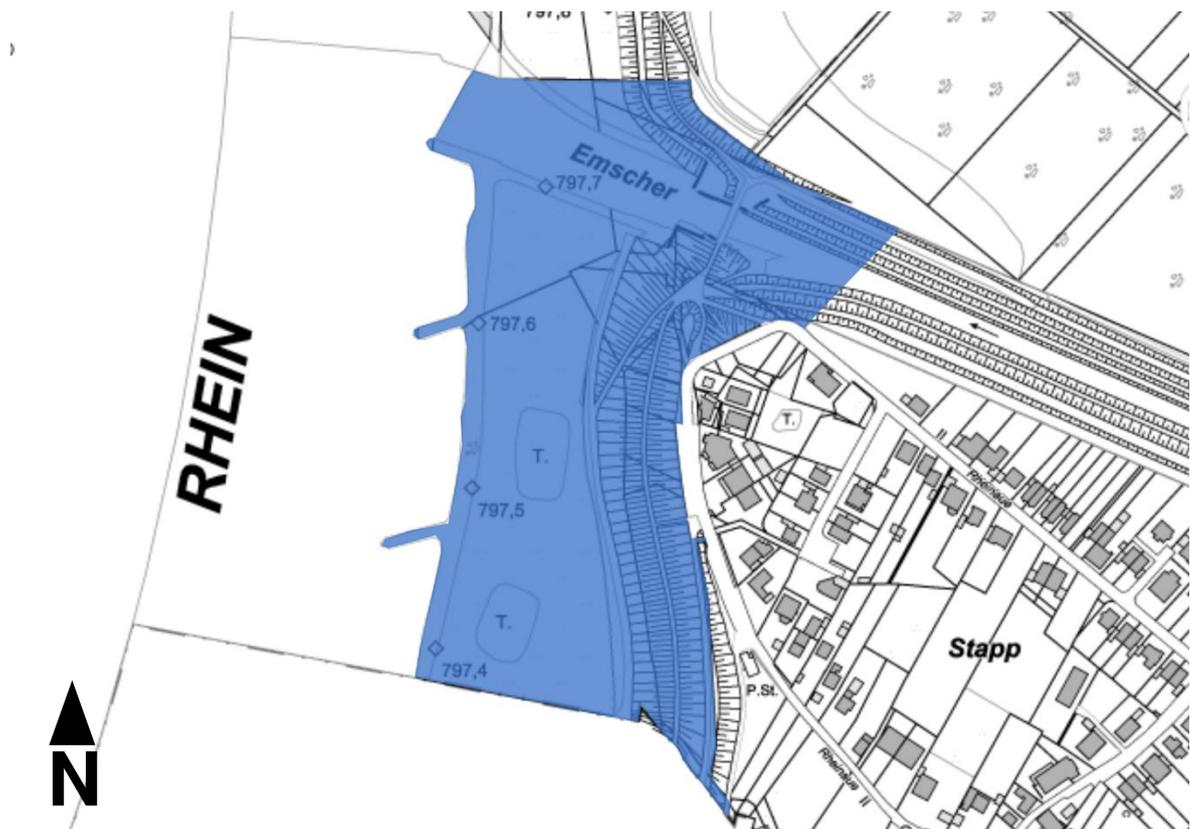


Abb. 35: Ruhiges Gebiet „Rheinaue“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Ruhiges Gebiet „Im Nist“ (siehe Abb. 36): Das Gebiet liegt relativ mittig im Ortsteil Eppinghoven und ist umgeben von der Bebauung entlang der Straßen Schanzenstraße, der Eppinkstraße und der Rotbachstraße. Im Südwesten schließen sich landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Neben einem kleinen Friedhof im Südwesten zeichnet sich das Gebiet durch die Waldflächen im Nordosten aus. Über die Straße / den Weg „Im Nist“ sowie kleinere Wege ist das Gebiet an den Ortsteil Eppinghoven angeschlossen und zudem über das interne Wegenetz an den Rotbachweg (siehe unten) jenseits der Schanzenstraße angebunden.

³² Stadt Duisburg 2020: 84, 87



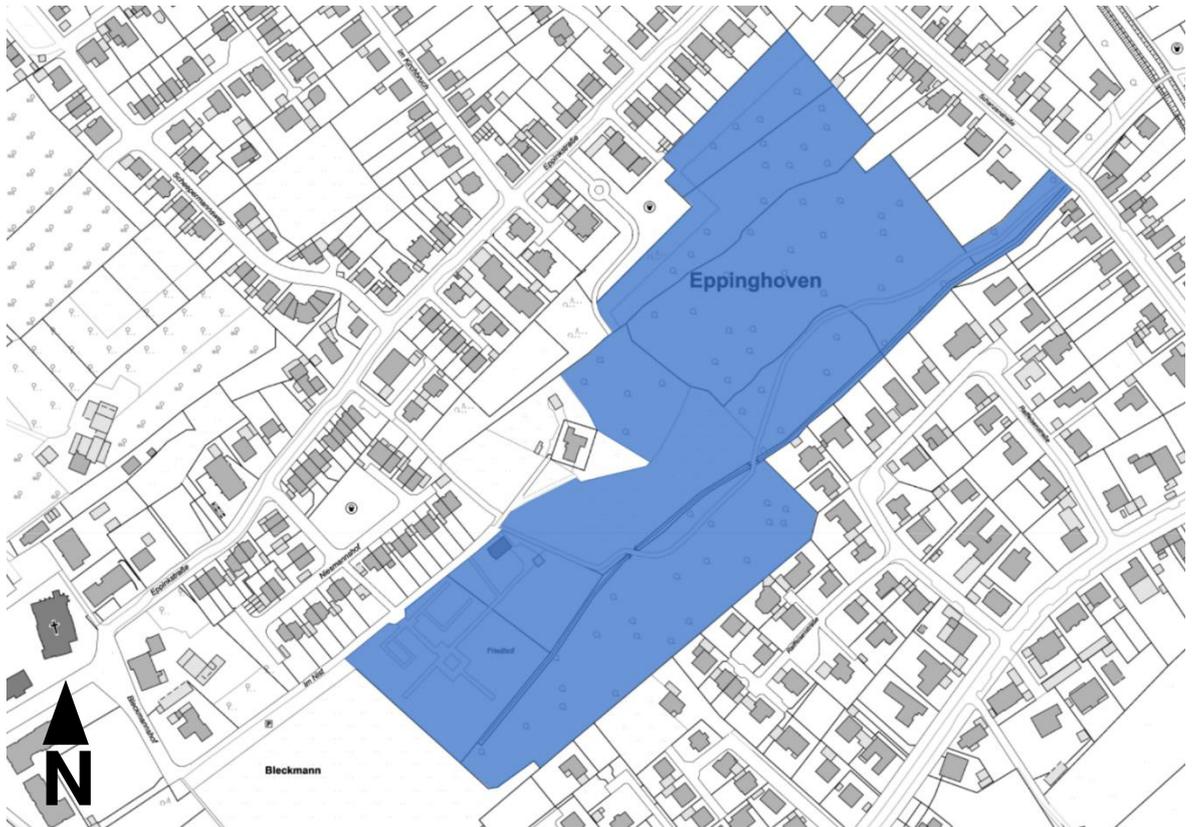


Abb. 36: Ruhiges Gebiet „Im Nist“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



Abb. 37: Ruhiges Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



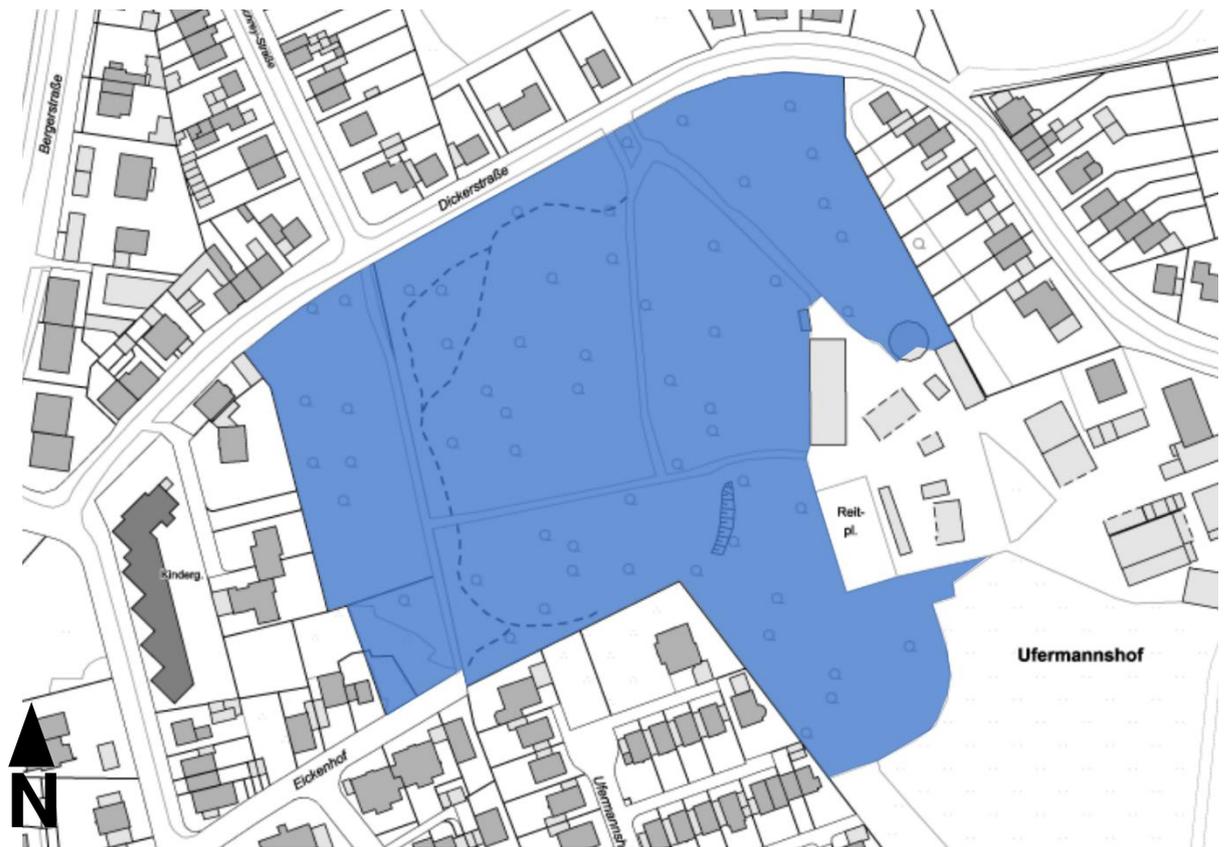


Abb. 38: Ruhiges Gebiet „Oberlohberg“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



Abb. 39: Ruhiges Gebiet „Egerheide“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



- Ruhiges Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“ (siehe Abb. 37): Die Freizeitanlage Lohberg liegt im Norden der Stadt zwischen den beiden Ortsteilen Bruch und Lohberg und wird von der Paulastraße, der Dorotheenstraße und der Industriestraße eingerahmt. Neben großen Wiesenflächen und Waldflächen finden sich hier auch eine Minigolf-Anlage, ein Spielplatz und ein Skatepark. Letztere sind zwar für die Ausweisung als ruhiges Gebiet ausgeschlossen (siehe Kap. 6.2), die Nutzungen lassen sich jedoch gegenüber den reinen Grünflächen auf der Ebene nur schlecht abgrenzen. Da das Gebiet jedoch in seiner Gesamtheit die Möglichkeit bietet, Ruhe zu finden, wird es auch in seiner Gesamtheit als ruhiges Gebiet festgesetzt. Das Gebiet ist im Norden an das Wegesystem entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens (siehe unten) angebunden, im Westen und Osten jeweils an die Wohngebiete und im Süden über das relativ ruhige Gebiet zwischen der Sportanlage am Fischerbusch und der Bebauung an der Knappenstraße (siehe unten) an die L 1.
- Ruhiges Gebiet „Oberlohberg“ (siehe Abb. 38): Das Gebiet liegt zwischen der Dickerstraße und den Straßen „Eickenhof“ und „Ufermannshof“ im Ortsteil Oberlohberg. Es ist geprägt durch forstwirtschaftliche Nutzung und eingebettet in die umliegende Wohnbebauung. Die innere Erschließung verbindet den Bereich Eickenhof mit der Dickerstraße.
- Ruhiges Gebiet „Egerheide“ (siehe Abb. 39): Hierunter fallen die forstwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen der Stadtgrenze zu Hünxe, der L 462 (siehe auch Kap. 2.1.8) und dem Waldfriedhof. Diverse (nur wenig befahrene) Straßen und Wegen sorgen für eine durchgängige Erschließung. Nördlich des Gebietes schließen sich weitere großräumige Waldflächen an.
- Ruhiges Gebiet „Rotbachsee West“ (siehe Abb. 40): Hierunter fällt ein vergleichsweise großes Gebiet mit forstwirtschaftlich genutzten Flächen östlich und südöstlich der Kirchstraße. Es erstreckt sich von der Kirchstraße im Norden über die Wälder rund um den Rotbachsee bis hinunter zur Dorfstraße bzw. Heistermannstraße / Lingelmannstraße im Süden. Durch das Gebiet verläuft der Rotbachweg, zahlreiche Straßen und Wegen vernetzen das Gebiet innerlich sowie mit seiner Umgebung. Im Westen schließen sich jeweils besiedelte Bereiche an, im Südwesten zusätzlich Freizeit- und Sportnutzungen. Das Gebiet schließt im Osten unmittelbar an das relativ ruhige Gebiet „Rotbachsee Ost“ (siehe unten) an.
- Ruhiges Gebiet „Franzosenstraße“ (siehe Abb. 41): Das überwiegend durch Wald geprägte Gebiet verläuft westlich der und parallel zur Franzosenstraße. Im Norden wird es durch die Bergerstraße, im Westen durch den Verlauf eines Baches („Rollsiepen“) sowie die Heidebrinkstraße begrenzt. Das Gebiet ist zum größten Teil von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben und wird von diversen Wegen durchzogen.



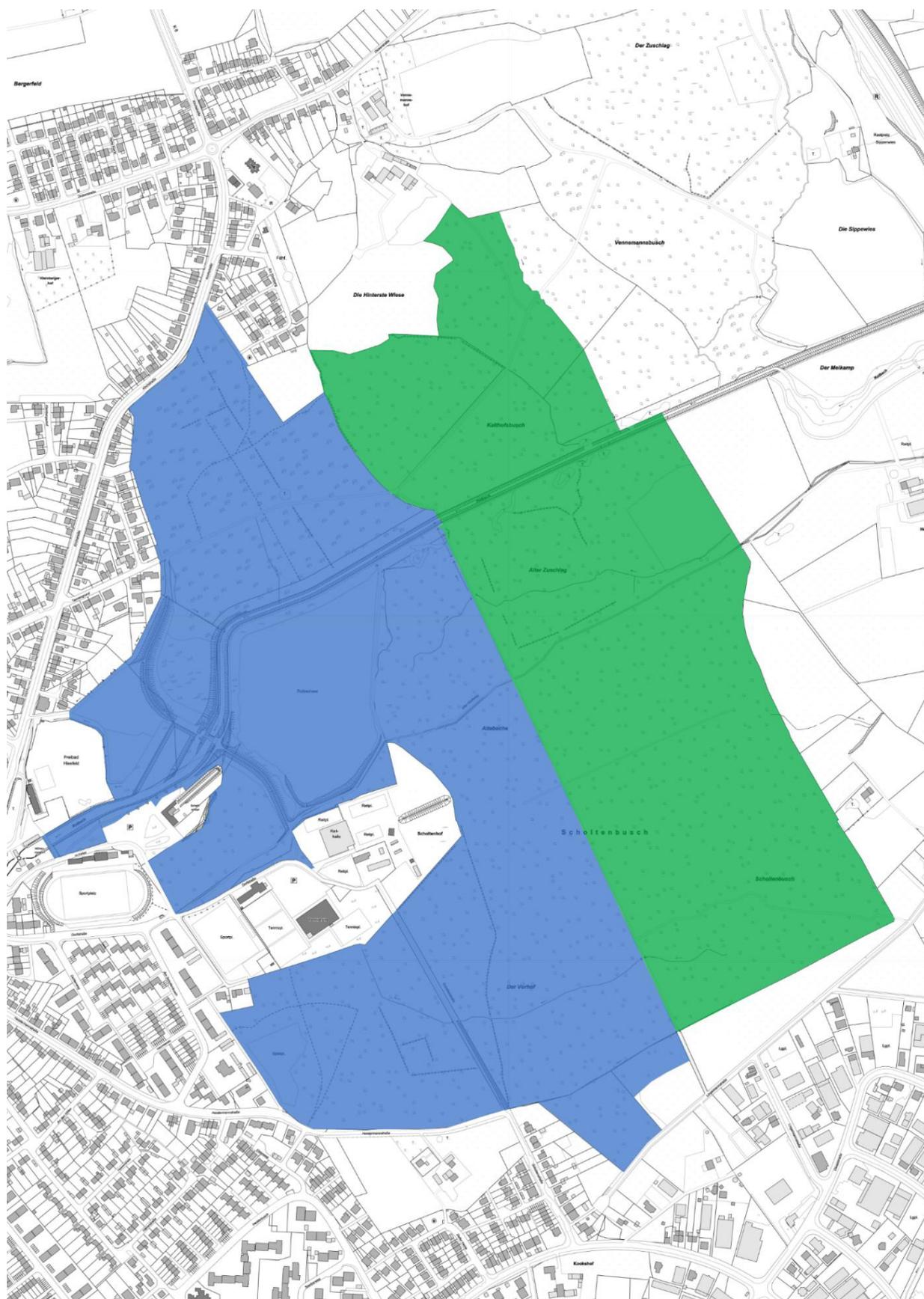


Abb. 40: Ruhiges Gebiet „Rotbachsee West“ (blau) und relativ ruhiges Gebiet „Rotbachsee Ost“ (grün); ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



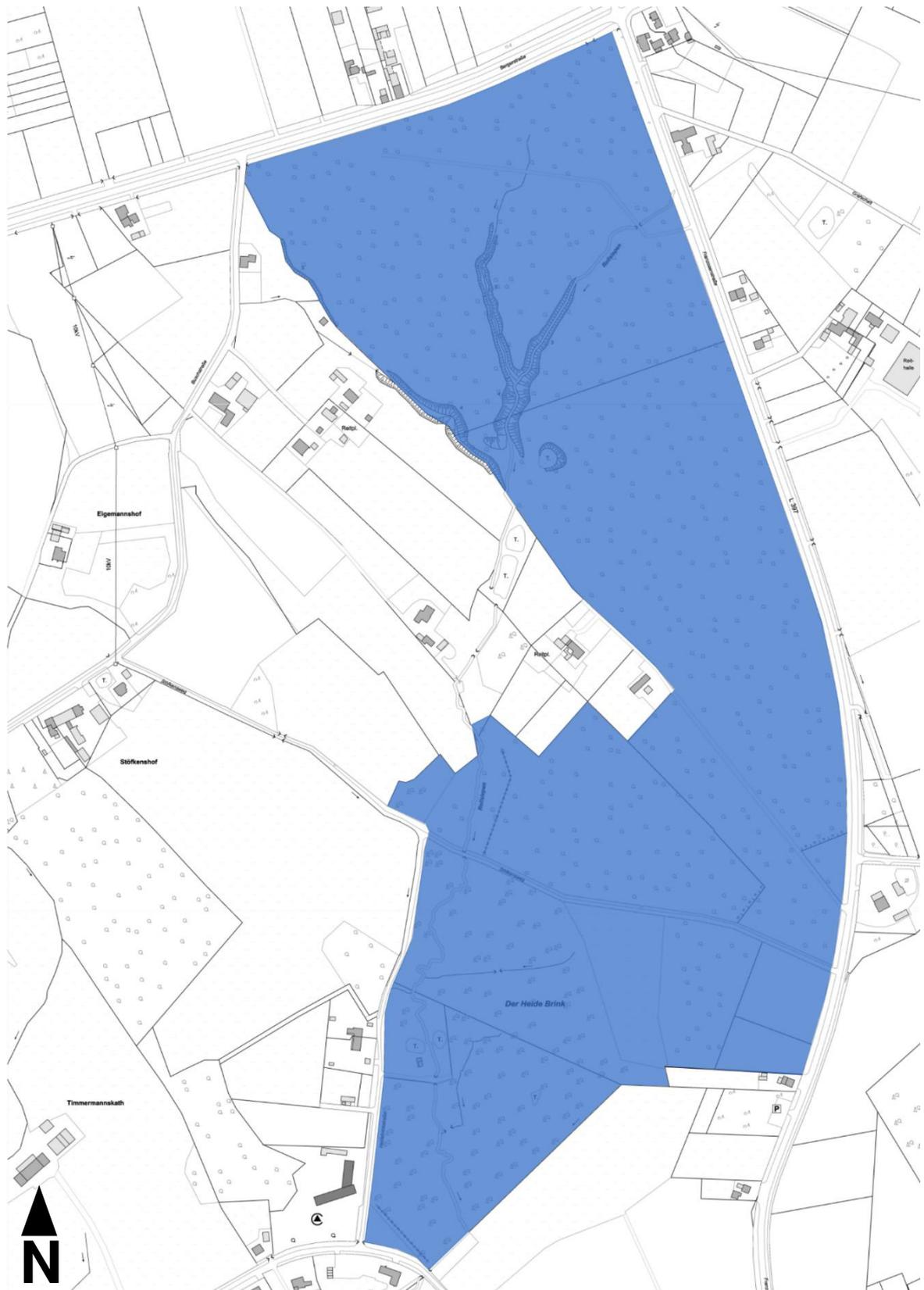


Abb. 41: Ruhiges Gebiet „Franzosenstraße“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



- Ruhiges Gebiet „Schlägers Heide“ (siehe Abb. 42): Hierunter fallen die forstwirtschaftlich genutzten Flächen im östlichsten Teil von Dinslaken, die von der Bergerstraße, dem Verlauf des Baches „Schwarzer Siepen“ und der Stadtgrenze zu Hünxe, Bottrop und Oberhausen lose umrahmt werden. Das Gebiet stellt das größte ruhige Gebiet der Stadt dar. Es wird neben diversen Straßen und Wegen im Süden vom Rotbachweg durchlaufen.

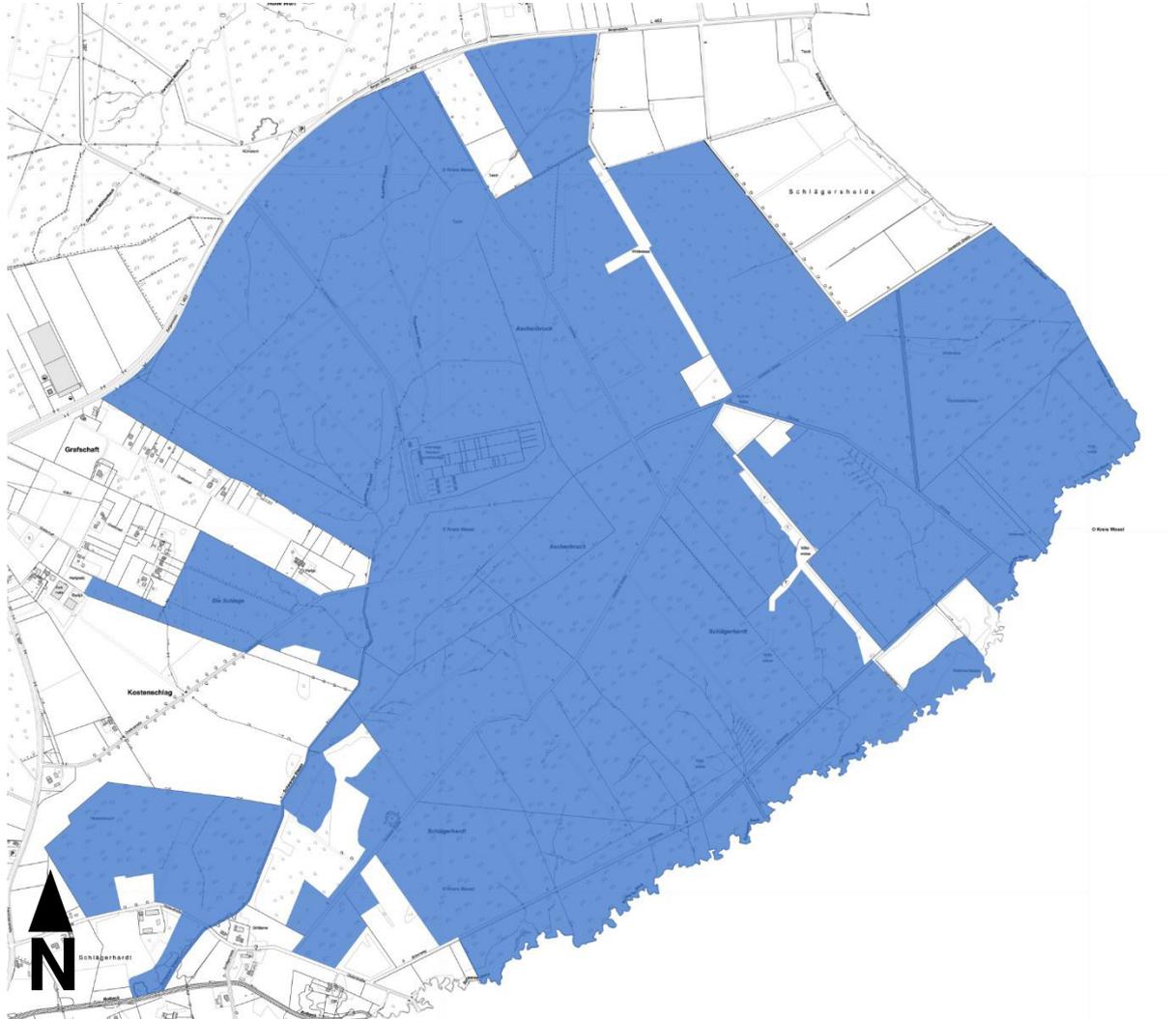


Abb. 42: Ruhiges Gebiet „Schlägers Heide“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Die zuvor beschriebenen Gebiete werden im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes als „ruhige Gebiete“ festgesetzt. Diese Gebiete und der mit ihnen verbundene Schutzauftrag müssen also bei nachfolgenden Planungen berücksichtigt werden, sie müssen im Rahmen der Abwägung mit in Betracht gezogen werden (siehe auch Kap. 6.1).



6.3.2 Relativ ruhige Gebiete

- Relativ ruhiges Gebiet „Parkfriedhof“ (siehe Abb. 43): Das Gebiet liegt zwischen den Ortsteilen Eppinghoven und Innenstadt und wird im Norden und Nordwesten durch eine Kleingar-



Abb. 43: Relativ ruhiges Gebiet „Parkfriedhof“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

tenanlage sowie den Weg „Am Heimchen“, im Süden durch die Flurstraße und im Osten durch die B 8 (siehe Kap. 2.1.3) eingerahmt. Den größten Teil des Gebietes nimmt der Parkfriedhof ein, der sich durch ein weit verzweigtes Wegenetz auszeichnet. Obwohl kleinere Teile des Friedhofes, die an der B 8 liegen, Lärm mit einem Durchschnittspegel von bis zu 70 dB(A) ausgesetzt sind, soll der Friedhof in seiner Gesamtheit als relativ ruhiges Gebiet festgehalten werden. Der Hauptteil des Gebietes ist Lärm von höchstens 60 dB(A), zum überwiegenden Teil auch weniger, ausgesetzt.

- Relativ ruhiges Gebiet „Stadtpark“ (siehe Abb. 44): Der Stadtpark liegt relativ zentral in der Innenstadt von Dinslaken zwischen Bismarckstraße, Voerder Straße, Althoffstraße und Schillerstraße / Friedrich-Ebert-Straße. Neben einem denkmalgeschützten Teilbereich und großen Wiesenflächen findet sich hier ein Teich (der „Ententeich“). Angrenzend gibt es einen Spielplatz, das Burgtheater, die Kathrin-Türks-Halle und die Burg der Stadt, in der das Rathaus untergebracht ist. Abgesehen von Veranstaltungen stellt der Stadtpark den zentralen





Abb. 44: Relativ ruhiges Gebiet „Stadtspark“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



Abb. 45: Relativ ruhiges Gebiet „Bärenkamp-Park“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



Ruheort der Innenstadt dar. Das Gebiet ist durch mehrere straßenunabhängige Wege innerlich erschlossen und zu allen Seiten hin in die Umgebung eingebunden. Durch den Stadtpark führt zudem ein Teil der regionalen Radrouten. Das Gebiet ist von Schallimmissionen von bis zu 60 dB(A) betroffen, hierbei handelt es sich vollständig um Schienenlärm.

- Relativ ruhiges Gebiet „Bärenkamp-Park“ (siehe Abb. 45): Der Bärenkamp-Park liegt südöstlich der Innenstadt und grenzt an die Trabrennbahn an. Er ist umgeben von der Bärenkampallee im Westen, der Heinrich-Nottebaum-Straße im Norden, der Schloßstraße im Osten und der Bebauung im Bereich Bärenkampallee / Alleestraße (Bärenkamp-Karee, Alleehöfe) im Süden. Der Park bietet im westlichen Teil große Wiesenflächen und im östlichen Teil einen stark bewaldeten Bereich, in den auch ein Spielplatz eingebettet ist. Zahlreiche Wege erschließen den Park innerlich und binden ihn an die umliegenden Straßen an. Das Gebiet ist zu einem kleinen Teil von Schallimmissionen von bis zu 60 dB(A) verlärm (Schienenlärm), ansonsten aber ruhiger.

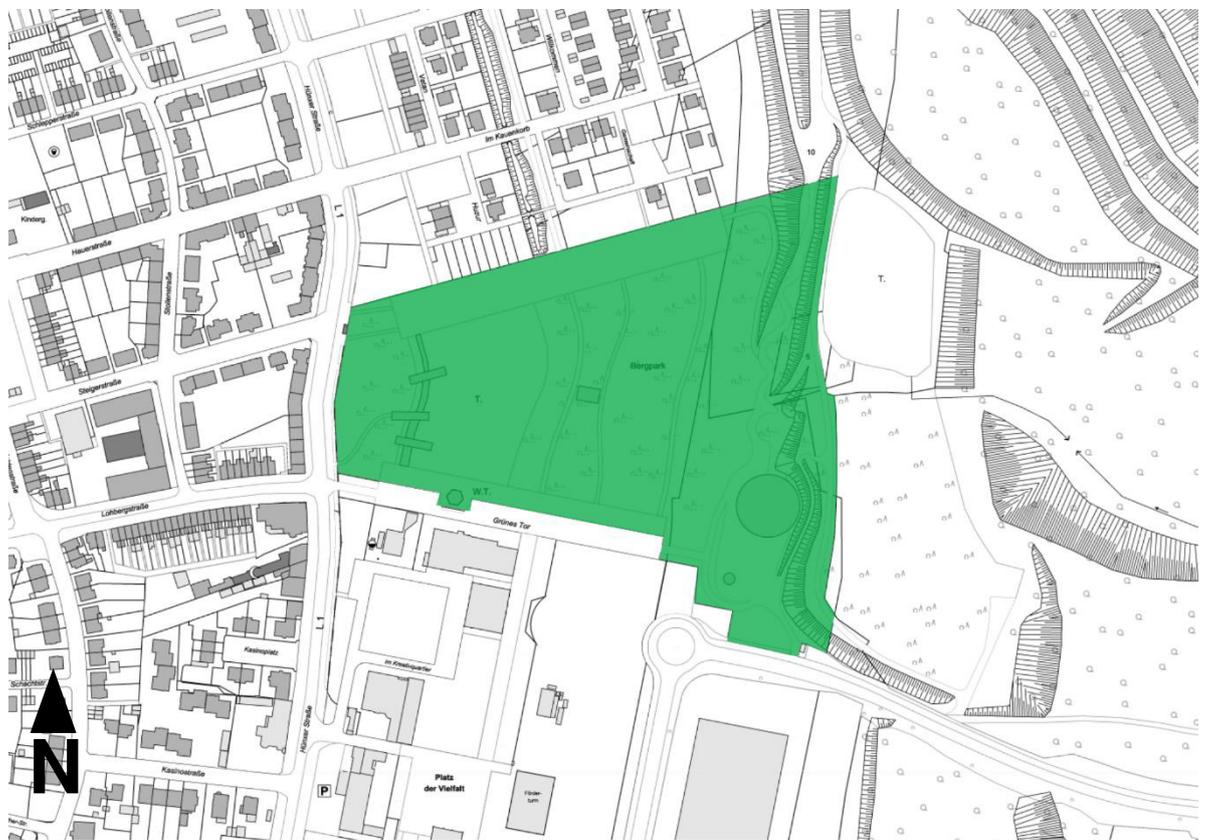


Abb. 46: Relativ ruhiges Gebiet „Bergpark“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet „Bergpark“ (siehe Abb. 46): Der Bergpark liegt auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Lohberg-Osterfeld östlich der Zechensiedlung Lohberg. Er wird umschlossen von der L 1, der Straße Grünes Tor, der Wohnbebauung im Wohncluster und der Halde Lohberg-Nord. Der Bergpark stellt zwischen dem Wohngebiet im Norden und dem Gewerbegebiet im Süden das Mittelstück des ehemaligen Zechenareals dar. Neben einem Weiher im Westen finden sich wallartig angelegte Wiesenflächen in der Mitte sowie ein Spielplatz im Osten des Gebietes. Der Bergpark wird in Zukunft durch den Bau der Nordtangente (siehe auch Kap. 7.2, Maßnahme **B1**), eine Umfahrung des Stadtteils Lohberg, von der Halde Lohberg-Nord abgeschnitten werden. Das relativ ruhige Gebiet ist ca. zur Hälfte von



Schallimmissionen von weniger als 55 dB(A) betroffen, an der L 1 gibt es innerhalb eines schmalen Streifens höhere Werte.

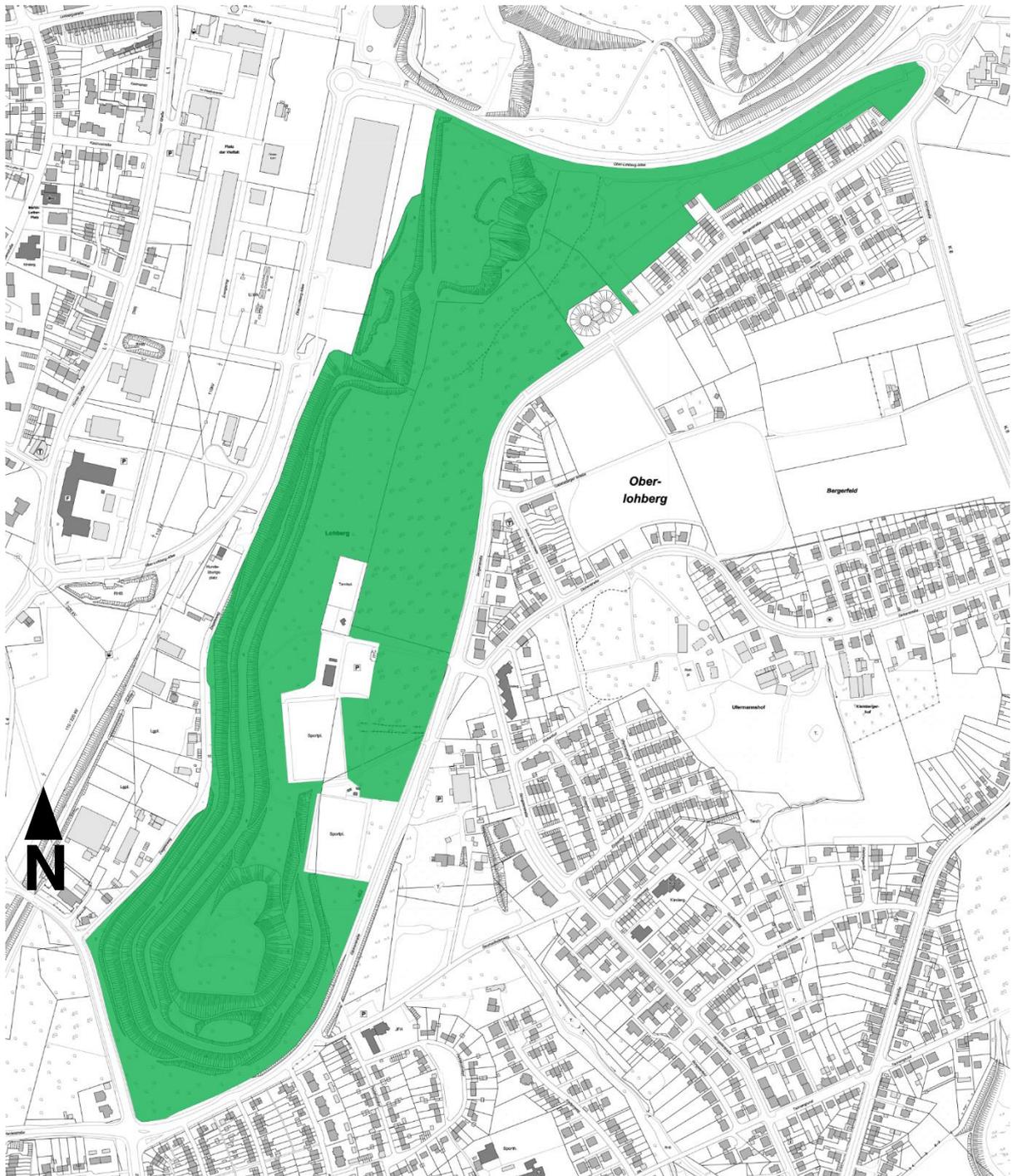


Abb. 47: Relativ ruhiges Gebiet „Gärtnerhalde“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet „Gärtnerhalde“ (siehe Abb. 47): Hierunter fallen die Waldflächen der Gärtnerhalde, die südlich der Halde Lohberg-Nord (siehe oben) liegen, jedoch durch die Ober-Lohberg-Allee von dieser getrennt werden. Das ruhige Gebiet „Gärtnerhalde“ umschließt den Sportplatz Oberlohberg und ist durch diverse Wege erschlossen. Eine Lärmbelastung gibt es hier lediglich entlang der L 4 und der L 462, jedoch z.T. mit Werten von bis zu 70 dB(A).



Ruhige Gebiete

- Relativ ruhiges Gebiet „Friedhof Hiesfeld“ (siehe Abb. 48): Das Gebiet liegt östlich des Hiesfelder Dorfkerns und wird von einem Teil des Gustav-Heinemann-Schulzentrums, der L 4, der Kurt-Schumacher-Straße und der Straße Auf dem Krähenbrink eingefasst. Diverse Wege



Abb. 48: Relativ ruhiges Gebiet „Friedhof Hiesfeld“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

durchziehen den Friedhof und binden ihn an die Kurt-Schumacher-Straße und die Straße „Auf dem Krähenbrink“ an. Das Gebiet ist von Schallimmissionen der L 4 betroffen, zum Teil liegen Werte von bis zu 70 dB(A) vor. Der Großteil des Gebietes ist jedoch deutlich ruhiger (mit max. 55 bzw. 60 dB(A)).

- Relativ ruhiges Gebiet „Rotbachsee Ost“ (siehe Abb. 40): Das Gebiet schließt unmittelbar östlich an das ruhige Gebiet „Rotbachsee West“ (siehe oben) an. Es wird nach Osten durch hier vorhandene Flurstücke abgegrenzt, so dass hier maximale Schallimmissionen von 60 dB(A) vorherrschen (ausgehend von der A 3). Das Gebiet setzt die im westlichen Teil existierenden Waldflächen fort, diverse Wege schließen es in alle Himmelsrichtungen an das Wege- und Straßennetz an.



Die folgenden relativ ruhigen Gebiete haben alle gemein, dass es sich hier weniger um ausgedehnte Flächen, sondern eher um Wege(-netze) handelt. Diese sind größtenteils ruhig (Schallimmissionen unter 55 dB(A)), weisen durch ihre Struktur aber - vor allem in Bereichen, in denen lärmaktionsplanungsrelevante Straßen gequert werden - ein sehr differenziertes Schallbild auf. Obwohl diese Wege(-netze) weniger dem Aufenthalt dienen (dieser ist aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen), können diese durch eine überwiegende Ferne von anderen Verkehrswegen und/oder Nutzungen dennoch im Ganzen als relativ ruhige Bereiche wahrgenommen werden.



Abb. 49: Relativ ruhiges Gebiet „Emscher“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet Emscher (siehe Abb. 49): Die Emscher zieht sich durch das südwestliche Stadtgebiet von der Stadtgrenze zu Oberhausen bis zu ihrer Mündung in den Rhein. Aufgrund des nur zum Teil vorhandenen begleitenden Weges kann jedoch nur ein Teil als relativ ruhiges Gebiet ermittelt werden. Dieses liegt zwischen der Heerstraße und der Straßen „Im Hardtfeld“, durchquert die Stadtteile Eppinghoven, Averbruch und Barmingholten und tangiert die südlichen Flächen des Stadtteils Innenstadt im Bereich der heutigen Trabrennbahn. Das Gebiet ist durch diverse querende Straßen (Konrad-Adenauer-Straße, B 8, L 1, Schloßstraße, Südstraße, Holtener Straße) in mehrere Teilabschnitte geteilt, soll jedoch aufgrund seiner Zusammengehörigkeit als ein Gebiet betrachtet werden. Die Brinkstraße (B 8) stellt hierbei keine Zäsur dar, da der Emscherweg über eine unter die Bundesstraße gehängte Brücke führt. Eine größere Lücke existiert im Bereich der Willy-Brandt-Straße (B 8). Hier kann aufgrund der Straßenbahntrasse über die Emscher keine Weiterführung des Fuß- und Radweges auf dem Deich stattfinden. Es besteht hier und jeweils an den Straßenquerungen ein Anschluss an das bestehende Straßen- und Wegenetz. Im weiteren Verlauf der Emscher in Richtung Rhein existiert aktuell kein für die Öffentlichkeit nutzbarer Weg auf den Deichen, der Radweg Emscherweg wird hier über das vorhandene Straßennetz weitergeführt und schließt am Rhein über den Rheindeich an die dort bestehenden (Fern-)Radwege



Ruhige Gebiete

an. In Richtung Oberhausen führt der Emscherweg zunächst um das Klärwerk Emschermündung herum und zieht sich dann quer durch das gesamte Ruhrgebiet.

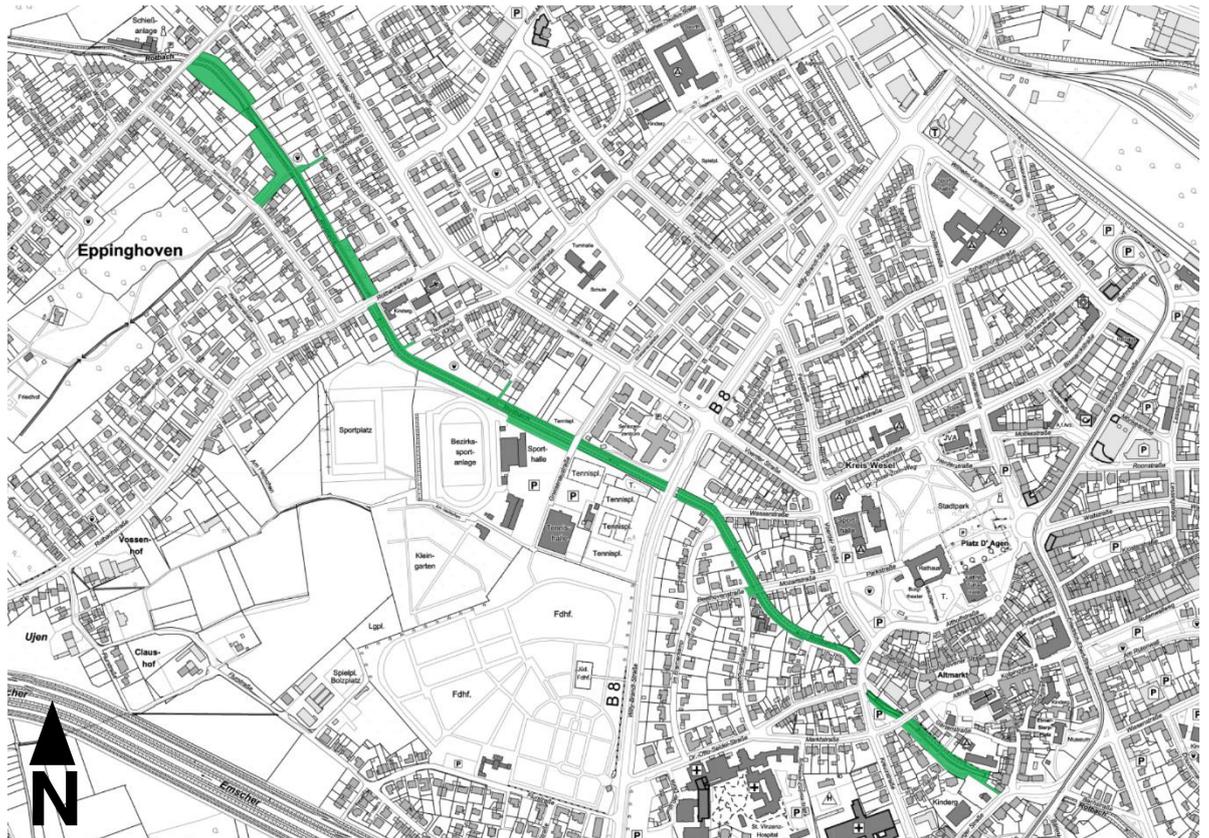


Abb. 50: Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach West“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach West“ (siehe Abb. 50): Das Gebiet verläuft quer durch das westliche Stadtgebiet von der Eppinkstraße in Eppinghoven bis zur Duisburger Straße im Bereich der Altstadt. Es durchquert hierbei die Ortsteile Eppinghoven, Hagenviertel und Innenstadt. Das Gebiet ist durch diverse querende Straßen (Rotbachstraße, Gneisenaustraße, B 8, Kreuzstraße, Marktstraße) in mehrere Teilabschnitte geteilt, soll jedoch aufgrund seiner



Abb. 51: Relativ ruhiges Gebiet „Entwässerungsgraben“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



Zusammengehörigkeit als ein Gebiet betrachtet werden. Es bestehen sowohl an den querenden Straßen als auch unabhängig davon diverse Verbindungen ins Dinslakener Straßennetz sowie in andere Wegenetze. Der Rotbachweg, der auf dieser Achse verläuft, wird in Richtung Voerde zunächst über vorhandene Straßen und im weiteren Verlauf (im Bereich der Stadtgrenze) wieder straßenunabhängig geführt. Richtung Osten kann der weitere Verlauf des Weges nicht als relativ ruhiges Gebiet deklariert werden, da hier der Schallimmissionen (vor allem durch den Bahnlärm) zu hoch sind. Der Rotbachweg verläuft ansonsten aber weiter durchs Stadtgebiet bis zur Stadtgrenze Bottrop (siehe auch weiter unten).

- Relativ ruhiges Gebiet „Entwässerungsgraben“ (siehe Abb. 51): Das Gebiet verläuft nördlich des Stadtteils Bruch entlang der Stadtgrenze zu Hünxe. Es verbindet die B 8 mit der Dorotheenstraße in Lohberg. Der gesamte Bereich ist über einen Weg entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens (teils auch beidseitig) erschlossen. Südlich der Achse befinden sich Wohnbauflächen, im Norden (auf Hünxer Stadtgebiet) ausgedehnte landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Flächen für den Kiesabbau, die jedoch zum Teil nicht mehr bewirtschaftet werden und sich heutzutage als Seen (Tenderingsseen) mit umgebenden Wegen darstellen. Die Achse führt im Osten direkt zum Ruhigen Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“ (siehe oben). Obwohl es sich hier um ein Gebiet handelt, das zum Teil auf Dinslakener und zum Teil auf Hünxer Stadtgebiet liegt, soll es hier aufgrund der räumlichen Zusammenhänge auch vollständig und grenzüberschreitend dargestellt werden. Für Menschen, die Ruhe suchen, sind kommunale Grenzen unwichtig. Dennoch muss hier festgehalten werden, dass nur für diejenigen Gebiete der Achse, die auf Dinslakener Stadtgebiet liegen, eine Festset-



Abb. 52: Relativ ruhiges Gebiet „Hülsemannshof“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



zung als relativ ruhiges Gebiet getroffen werden kann. In dem Gebiet gibt es nur im westlichen Teil eine Verlärmung mit Werten über 55 dB(A) durch die B 8 sowie die Eisenbahnstrecke.

- Relativ ruhiges Gebiet „Hülsemannshof (siehe Abb. 52): Das Gebiet liegt relativ mittig im Bereich zwischen der Industriestraße, der Straße „Zum Fischerbusch“, der Knappenstraße, der Augustastraße und der L 1 und verbindet über ein internes Wegenetz die Industriestraße mit der Augustastraße bzw. der L 1. Im Norden schließt (jenseits der Industriestraße) das ruhige Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“ (siehe oben) an. Das Gebiet ist zum größten Teil Schallimmissionen von unter 55 dB(A) ausgesetzt, im Bereich der L 1 jedoch deutlich mehr. Aufgrund des räumlichen Zusammenhangs soll es dennoch in seiner Gesamtheit als relativ ruhiges Gebiet festgehalten werden.



Abb. 53: Relativ ruhiges Gebiet „Ziegelstraßenwald“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet „Ziegelstraßenwald“ (siehe Abb. 53): Das Gebiet befindet sich südwestlich der Gärtnerhalde (siehe oben) und wird umschlossen von der L 4 (siehe Kap. 2.1.6), der Hanielstraße und der ehemaligen Zechenbahn. Das Gebiet ist stark bewaldet, im Westen führt – parallel zur Zechenbahntrasse – ein Weg durch das Gebiet, der die Ziegelstraße mit der Hanielstraße verbindet und im Süden an einen weiteren straßenunabhängigen Weg anschließt. Im Nordosten schließt – getrennt von der L 4 – das relativ ruhige Gebiet „Gärtnerhalde“ (siehe oben) an. Das Gebiet ist größtenteils ruhig, nur entlang der L 4 von Schallimmissionen von bis zu 70 dB(A) betroffen.
- Relativ Ruhiges Gebiet „Kiefernweg“ (siehe Abb. 54): Das Gebiet liegt mittig zwischen und parallel zu Kiefernweg und Büngelerstraße und verbindet die L 462 über einen Grünzug in Richtung Osten mit der Büngelerstraße und in Richtung Südosten mit dem Bereich um das ehemalige Freibad Hiesfeld sowie die Fichtenstraße mit dem Tannengrund. Das Gebiet ist



geprägt durch forstwirtschaftlich genutzte Flächen. Es besteht im Süden in unmittelbarer Nähe ein Anschluss an den Rotbachweg.



Abb. 54: Relativ ruhiges Gebiet „Kiefernweg“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)



Abb. 55: Relativ ruhiges Gebiet „Berthold-Schön-Weg“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet Berthold-Schön-Weg (siehe Abb. 55): Das Gebiet beginnt östlich der Ziegelstraße (L 4) und liegt mittig zwischen und parallel zu Fichtenstraße und Kirchstraße.



Ruhige Gebiete

Durch das Gebiet führt der Rotbachweg, der gemeinsam mit dem sonstigen Wegenetz Anschlüsse an die L 4 (Ziegelstraße und Oberhausener Straße), den Eschenweg, die Fichtenstraße, die Kirchstraße und das Gustav-Heinemann-Schulzentrum bietet. Der Westen des Gebietes ist durch eine große Freifläche mit einem Spielplatz geprägt. Dieser besteht aus einzelnen Spielflächen und fügt sich in die umgebenden Wald- und Wiesenflächen ein. Somit soll hier aufgrund des räumlichen Zusammenhangs die Fläche nicht weiter unterteilt werden. Schallimmissionen gibt es in dem Gebiet entlang der L 4 mit Werten von bis zu 70 dB(A).

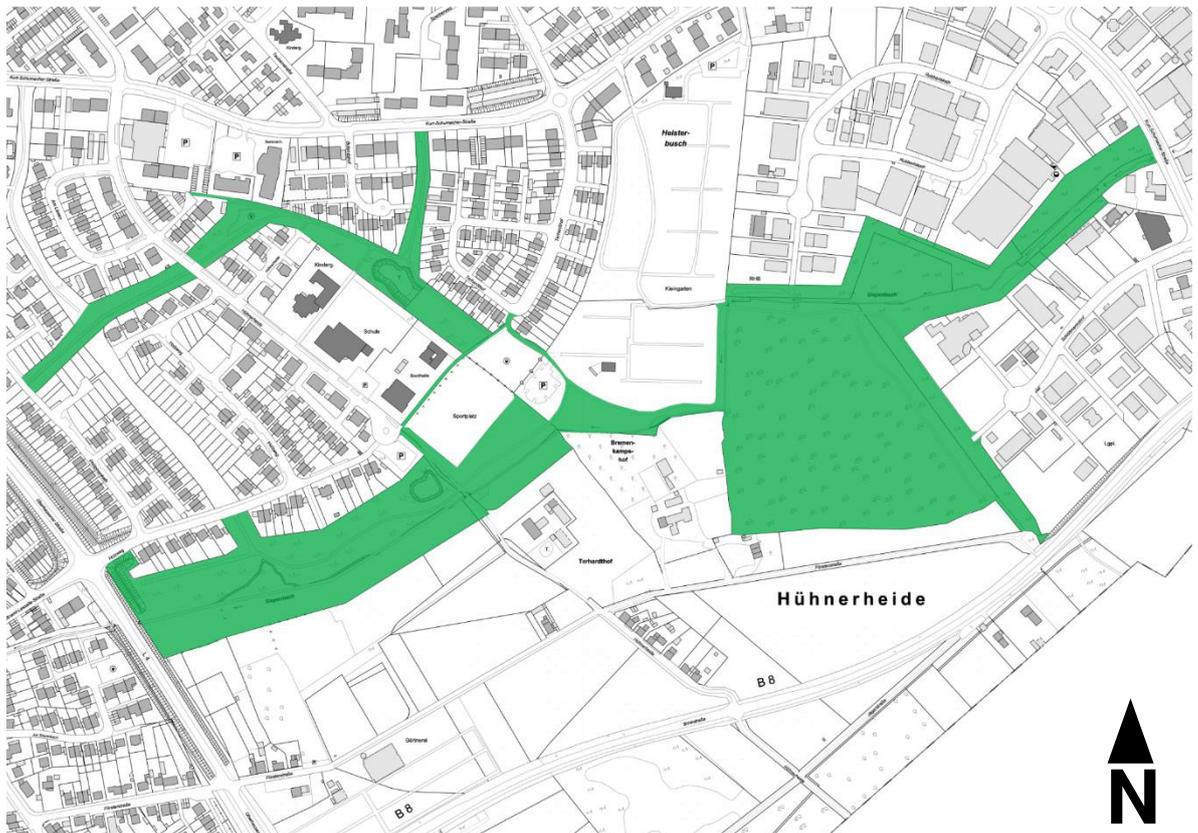


Abb. 56: Relativ ruhiges Gebiet „Hühnerheide“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet Hühnerheide (siehe Abb. 56): Das Gebiet erstreckt sich von der L 4 im Westen bis zur Kurt-Schumacher-Straße im Norden, dem Gewerbegebiet Süd im Osten und zur B 8 (Brinkstraße) im Süden. Das Gebiet besteht aus sehr unterschiedlichen Teilgebieten. Während im westlichen Teil eher Wegenetze und parkähnliche Anlagen zu finden sind, gibt es im östlichen Teil große Waldflächen. Über die internen Wege bestehen Anbindungen in die umgebenden Straßen- und Wegenetze. Eine Belastung mit Schallimmissionen gibt es durch die L 4 im Westen sowie die B 8 im Süden des Gebietes. Der überwiegende Teil ist jedoch leiser als 55 dB(A).
- Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach Ost“ (siehe Abb. 57): Das Gebiet verläuft entlang des Rotbachweges von der Straße „Hinter den Kämpen“ bis zur Straße „Schlägerheide“ und schließt angrenzende Waldflächen mit ein. Die Teile des Rotbachweges zwischen dem relativ ruhigen Gebiet „Rotbachsee Ost“ (siehe oben) und diesem Gebiet können nicht als ruhiges oder relativ ruhiges Gebiet ausgewiesen werden, da die Belastung durch Schallimmissionen durch die A 3 zu hoch ist.





Abb. 57: Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach Ost“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Die zuvor beschriebenen Gebiete werden im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes als „relativ ruhige Gebiete“ festgesetzt. Diese Gebiete und der mit ihnen verbundene Schutzauftrag müssen also bei nachfolgenden Planungen berücksichtigt werden, sie müssen im Rahmen der Abwägung mit in Betracht gezogen werden (siehe auch Kap. 6.1). Im Gegensatz zu den ruhigen Gebieten sind hier aber auch teilgebietsweise Überschreitungen der Schallimmissionen von 55 dB(A) zugelassen. Die relativ ruhigen Gebiete sollen aber in ihrer Gesamtheit und damit ihrer Funktion für die Bevölkerung erhalten und möglichst nicht weiter verlärmert werden.

Für beide Kategorien von ruhigen Kapiteln sollen in diesem Lärmaktionsplan grundsätzlich mögliche Maßnahmen aufgezeigt werden (siehe Kap. 7.6).



7. MAßNAHMEN

Ein wesentlicher Bestandteil von Lärmaktionsplänen ist die Entwicklung von Maßnahmen zur Lärm-minderung und zum Schutz ruhiger Gebiete, jeweils in einem Zeithorizont von fünf Jahren. Ebenso sollen bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung aufgelistet werden.

In diesem Kapitel werden zunächst die bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen dargestellt. Hierbei werden sowohl Maßnahmen aus den beiden bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung (siehe Kap. 1.3 und 1.4) dargestellt und aktualisiert, als auch Maßnahmen aus anderen Planungen und Konzepten dargestellt, die Einfluss auf die Straßenverkehrslärm-entwicklung haben. Zusätzlich werden ggf. neue Maßnahmen für die ermittelten besonderen Problemlagen (siehe Kap. 4) und die ruhigen Gebiete (siehe Kap. 6) entwickelt.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich zunächst lediglich um Maßnahmen handelt, die aus der Lärm-aktionsplanung heraus entwickelt wurden. Jede einzelne Maßnahme muss im Rahmen der Umset-zung dieses Lärmaktionsplanes nach dessen Beschluss zunächst mit allen zuständigen Beteiligten diskutiert werden. Im Rahmen der folgenden Runden der Lärmaktionsplanung soll dann dargestellt werden, inwieweit die Maßnahmen umgesetzt werden konnten.

Das grundsätzliche Ziel von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung muss es sein, den Lärm möglichst an der Emissionsquelle zu bekämpfen. Bei den möglichen Maßnahmen kann grob zwischen vier verschiedenen Typen unterschieden werden:

- Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm,
- Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms,
- Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen sowie
- Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen.

Letztere sind jedoch nicht dazu geeignet, das grundsätzliche Problem des Verkehrslärms zu lösen und sollen erst nachrangig zur Anwendung kommen.

Die besten Erfolgchancen ergeben sich durch eine integrierte, ganzheitliche Betrachtung des Prob-lems und ein strategisches Vorgehen bei der Bekämpfung des Lärms und seinen Ursachen. Neben konkreten möglichen Maßnahmen der vier Maßnahmentypen werden deshalb im Folgenden auch grundsätzliche konzeptionelle Strategien und Handlungsansätze genannt. Zu einer besseren Über-sicht werden am Ende des Kapitels alle aktuell laufenden, geplanten, aktualisierten und neuen Maß-nahmen in einer Tabelle übersichtlich zusammengefasst.

Beim Vergleich der Daten der Lärmkartierung der zweiten Stufe und der dritten Runde hat sich be-reits gezeigt (siehe Kap. 3), dass sich die Lärmsituation verbessert hat. Inwieweit einzelne der be-reits umgesetzten Maßnahmen (siehe unten) zu der Verbesserung beigetragen haben, kann auf-grund der relativ geringen Unterschiede nicht beurteilt werden. Ebenso können durch die geringen Unterschiede keine marginalen Unterschiede zwischen den verschiedenen Lärmkartierungen aus-gemacht werden. Die ermittelte positive Tendenz soll jedoch durch die aktuell noch in der Planung befindlichen Maßnahmen sowie die Umsetzung der neuen Maßnahmen weiter gestärkt werden.



Hier muss darauf hingewiesen werden, dass eines der größten Hindernisse bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung die Verteilung der rechtlichen Zuständigkeiten (Bund, Land, Kreis, Kommune) und die unterschiedlichen rechtsverbindlichen Berechnungsgrundlagen (siehe auch Kap. 1.2.4) sind. Solange diese sowie die daraus resultierenden Bewertungen der Ergebnisse nicht angeglichen sind und die Umsetzung über die Zuständigkeitsgrenzen hinweg nicht verbindlich sind, werden sich Verbesserungen der Lärmsituation nur sehr langsam und lokal begrenzt ergeben. Es gibt seit mindestens 15 Jahren eine Lücke zwischen den wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Lärmwirkung und der Umsetzung in den gesetzlichen Vorgaben (siehe auch Anmerkungen des Kreis Wesel in Kap. 11.3).

7.1. Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm

Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm zielen darauf ab, Verkehr gar nicht erst entstehen zu lassen oder den Verkehr auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Durch Etablierung einer „Stadt der kurzen Wege“, d.h. durch die räumliche Mischung von Nutzungen (z.B. Wohnen und Arbeiten) und/oder die Verdichtung von Nutzungen kann das Verkehrsaufkommen reduziert werden, da die Notwendigkeit, einen (langen) Weg zurückzulegen, sinkt. Je weniger Verkehr erzeugt wird, desto weniger Lärm wird emittiert. Derjenige Verkehr, der nicht vermieden werden kann, soll möglichst auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, d.h. den Fußverkehr, den Radverkehr oder den ÖPNV verlagert werden. Die Lärmreduktion geschieht hier entweder durch die Nutzung eines lärmarmen Verkehrsmittels (Fuß- und Radverkehr) oder die Bündelung von Wegen: Ein Linienbus fasst mehr als 50 Menschen, d.h. so viel wie 10 vollbesetzte fünfsitzige PKW, bei Schienenfahrzeugen ist die Kapazität deutlich höher.

Die Effekte der Maßnahmen aus dem Bereich der Vermeidung von Verkehrslärm können nicht genau beziffert werden, da hier nur mittel- bis langfristig eine Veränderung erzielt werden kann und diese zudem nicht unmittelbar eintritt. So kann es natürlich sein, dass Menschen durch eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur lieber als früher aufs Fahrrad steigen und dadurch auf Autofahrten verzichten, aber diese Änderungen des persönlichen Verhaltens können nur schwer nachvollzogen werden. Einen Hinweis könnte die aktuell laufende Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten geben, die im Vergleich mit zukünftigen Untersuchungen helfen kann, Tendenzen im Verhalten nachvollziehbarer zu machen. Die Effekte auf die Lärmbelastung werden mit einer geschätzten maximalen Senkung um 3 dB(A)³³ jedoch als eher gering eingestuft.

Dennoch sollen die Maßnahmen aus dem Bereich der Vermeidung von Verkehrslärm nicht unerwähnt bleiben, da sie wichtiger Bestandteil anderer Konzepte, Projekte und Maßnahmen sind und sich Synergieeffekte untereinander und mit anderen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ergeben können.

7.1.1 Bestehende und geplante Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm

Durch die relativ kompakte Stadtstruktur von Dinslaken liegen die verschiedenen Daseinsgrundfunktionen in der Regel in einer für den Fuß- oder Radverkehr idealen Entfernung. Die Förderung des

³³ Richard 2018



Maßnahmen

Fuß- und Radverkehrs durch ordnungsrechtliche, infrastrukturelle, informationsbezogene oder sonstige Maßnahmen ist in den letzten Jahren ein wichtiges Thema innerhalb verschiedener Konzepte, Pläne, Maßnahmen und Grundsatzbeschlüsse (z.B. Klimaschutzkonzept³⁴ und Luftreinhalteplan³⁵) geworden. Im Rahmen der Bauleitplanung wird die kompakte Stadtstruktur durch den Flächennutzungsplan und die hieraus entwickelten Bebauungspläne weiterhin forciert. Das Einzelhandelskonzept der Stadt³⁶ trägt ebenso dazu bei, ein funktionierendes Nahversorgungsnetz zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Im Jahr 2017 wurde zudem ein Fuß- und Radverkehrskonzept³⁷ politisch beschlossen, das neben einer Analyse der Ist-Situation ein breites Bündel an Maßnahmen, die die Förderung des Fuß- und Radverkehrs unterstützen / ermöglichen sollen, enthält. In dem Bereich der Fuß- und Radverkehrsplanung konnten in den vergangenen Jahren diverse Maßnahmen umgesetzt werden, von denen im Folgenden einige beispielhaft genannt werden sollen:

- Der Straßenquerschnitt im Bereich der Bahnstraße zwischen Wilhelm-Lantermann-Straße und L 1 (Hans-Böckler-Straße) wurde vollständig neu entwickelt. Stellplätze wurden zurückgebaut und neu konzentriert, die gewonnenen Flächen werden für die Belange des Fuß- und Radverkehrs genutzt. Insgesamt konnte hier eine deutliche Verbesserung der Querungssituation und der Aufenthaltsqualität erzielt werden.
- Die Kreuzung Augustastraße / Katharinenstraße wurde zu einem Kreisverkehr umgebaut, was die Abbiegesituation für den Radverkehr deutlich verbessert.
- Im Bereich der Herderstraße und der südlichen Goethestraße ist eine Fahrradstraße eingerichtet worden, die auf der wichtigen Schulroute die Attraktivität des Radverkehrs steigert und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schafft.
- Durch die Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung konnten vor allem im Bereich der Innenstadt wichtige Radwegebeziehungen verbessert werden.
- Durch die Einrichtung eines Zwei-Richtungs-Radweges entlang der B 8 (zwischen Dr.-Otto-Seidel-Str. und Flurstr.) konnte ein Netzschluss im Radverkehrsnetz erreicht und so die Radverbindung zwischen der Innenstadt und dem Ortsteil Eppinghoven gestärkt werden.
- Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements setzt die Stadt verstärkt auf den Einsatz von Diensträdern und betreibt seit 2017 auch einige Dienst-Pedelecs.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs wird auf der Basis eines Förderprogramms das bestehende ÖPNV-Haltestellennetz seit dem Jahr 2012 sukzessive barrierefrei umgebaut. Über dieses Programm bzw. über die Umsetzung von Maßnahmen aus dem städtischen Straßenbauprogramm sind bisher mehr als 90 der rund 200 Haltepunkte barrierefrei ausgebaut worden und so die Zugänglichkeit zum ÖPNV – nicht nur für Menschen mit Behinderungen – verbessert worden.

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen, die dazu geeignet sind, Verkehrslärm zu vermeiden, gibt es eine Reihe an Maßnahmen, die bereits in der Umsetzung sind, geplant sind oder mittel- bis

³⁴ Stadt Dinslaken 2012

³⁵ Bezirksregierung Düsseldorf 2011

³⁶ Stadt Dinslaken 2013

³⁷ Stadt Dinslaken 2017 a



langfristig erwartet werden. Diese werden im Folgenden benannt und mit einer Identifikationskennziffer (z.B. **A1**) versehen. Ihre Entwicklung und ggf. ihr Einfluss auf die Lärminderung soll in folgenden Lärmaktionsplänen weiterverfolgt werden:

- **A1 Entwicklung des Bahnhofsplatzes zu einer Mobilstation:** Der Bahnhof und der Bahnhofsplatz sind als bedeutender Eingangs- und Ankunftsbereich zur Innenstadt von Bedeutung für die gesamte Stadt. Der Bereich stellt bereits heute einen zentralen Knotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs und den größten inter- und multimodalen Verknüpfungspunkt in der Stadt dar. Die heutige Situation mit großen funktionalen und gestalterischen Defiziten macht aus vielerlei Gründen eine Neustrukturierung und Umgestaltung erforderlich, das Ziel ist eine Neugestaltung des Platzes als barrierefreie Mobilstation. Hierdurch kann mittel- bis langfristig der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln verbessert und KFZ-Verkehr vermieden werden. Der Baubeginn erfolgt im Jahr 2021.
- **A2 Umbau von Straßen(-abschnitten):**
 - **A2.1 Überarbeitung der Karl-Heinz-Klingen-Straße:** Die Karl-Heinz-Klingen-Straße stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Stadtteil Hiesfeld und der Innenstadt dar. Hier soll die Führung des Radverkehrs im Bereich des lichtsignalgeregelten Knotenpunktes der Karl-Heinz-Klingen-Straße mit der Kregelstraße und an weiteren Knotenpunkten verbessert werden.
 - **A2.2 Umbau der Sterkrader Straße:** Die Sterkrader Straße soll im Abschnitt zwischen der Küpperstraße und der Hügelstraße ausgebaut werden. Zur räumlichen Trennung des Fuß- und Radverkehrs ist hier ein beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn vorgesehen. Darüber hinaus werden drei ÖPNV-Haltestellen in dem Abschnitt barrierefrei ausgebaut. Zudem wird ein Kreisverkehr an der Kreuzung Sterkrader Straße / Hügelstraße den Verkehrsfluss verbessern.
- **A3 Verbesserungen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur:**
 - **A3.1 Verbesserung des Radweges an der L 1 (Hünxer Str.):** Im Bereich zwischen der Grabenstraße und der Knappenstraße ist beabsichtigt, den in Fahrtrichtung Innenstadt gelegenen Radweg im Bestand zu erneuern und in Teilbereichen zu verbreitern. Hierbei handelt es sich um eine Gemeinschaftsaufgabe zwischen der Stadt Dinslaken und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW.
 - **A3.2 Netzschluss an der L 1 (Hünxer Str.):** Vom Bahnhof kommend gibt es im Übergang von der Wielandstraße zur Hünxer Straße für Radfahrer keine attraktive Radverkehrsführung. Derzeit laufen Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen als Straßenbaulastträger, wie diese Situation verbessert werden kann.
 - **A3.3 Netzschluss beim Rotbachweg:** In einem Teilabschnitt des Rotbachweges im Gewerbegebiet Thyssenstraße ist derzeit keine gesicherte Durchgängigkeit in der wichtigen Relation zwischen Hiesfeld und der Innenstadt gegeben. In Abstimmung mit den Eigentümern der entsprechenden Fläche ist die Stadt bestrebt, durch den Bau eines entsprechenden Weges diese Netzlücke in absehbarer Zeit schließen zu können.
 - **A3.4 Zechenbahntrasse Lohberg:** Seit dem Jahr 2012 ist die ehemalige Zechenbahntrasse (Lohbergtrasse) im Abschnitt zwischen der Zeche Lohberg und



dem Emscherradweg beim Regionalverband Ruhr in dem Freizeitradwegkonzept als wichtiger Zubringer hinterlegt. Die Stadt Dinslaken legt weiterhin großen Wert auf eine Nutzbarmachung der Trasse für den Radverkehr sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr.

- **A3.5 Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs in der Signaltechnik:** Die Situation für den Fuß- und Radverkehr im Bereich von signalgeregelten Knotenpunkten stellt derzeit vielerorts ein wesentliches Hemmnis im Sinne einer Förderung der Nahmobilität dar. In der Öffentlichkeit führt das Anfordern des Grüns für den querenden Fuß- und Radverkehr in der Nebenrichtung entlang der klassifizierten Straßen immer wieder zu großer Kritik. Die mitunter langen Wartezeiten sind unkomfortabel und erhöhen das Risiko von Rotlichtverstößen. Eine Verbesserung verspricht sich die Stadt in diesem Punkt im Wesentlichen durch die Berücksichtigung folgender Bausteine:
 - Prüfung der Rückführung des Radverkehrs von bordsteingeführten Radwegen auf die Fahrbahn,
 - Betrachtung der Art der Führung des abbiegenden Radfahrers im Kreuzungsbereich (direkt / indirekt),
 - Prüfung und Anpassung der Signalzeitenpläne, so dass die Nebenrichtung möglichst ohne Anforderung in den Umlaufzeitenplan integriert wird,
 - Prüfung der Einrichtung von Signalgebern für Radfahrende.
- **A3.6 Markierung von Radverkehrsinfrastruktur:** Ein besonderes Konflikt- und Gefährdungspotenzial für den Radverkehr stellen Knotenpunkte, Einmündungen und Ausfahrten dar. Neben der Prüfung des Bedarfes für eine bauliche Umgestaltung stellt auch die Markierung eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Derzeit wird eine Konzeption zur Markierung und farblichen Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur-bereichen erarbeitet. Sie soll eine wesentliche Grundlage für den zukünftigen Umgang mit dem Thema Markierung darstellen. Sie befindet sich derzeit noch in der verwaltungsinternen Abstimmung und soll nach Fertigstellung als Handlungsansatz für die Stadt eingeführt werden.
- **A3.7 Sperrpfosten und Umlaufschranken:** Sperrpfosten, Umlaufschranken und andere Absperreinrichtungen sind in der Vergangenheit oft aus sehr differenzierten Gründen im Stadtgebiet verteilt worden. Sie stellen jedoch für den Fuß- und Radverkehr vielerorts eine Behinderung oder Gefährdung dar. Auf der Grundlage dieser Neubewertung sollen alle aufgestellten Absperreinrichtungen sukzessive auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden und die Anlage von neuen Absperreinrichtungen systematisch erfolgen. Dies soll auf der Grundlage eines derzeit in Erarbeitung befindlichen Handlungsleitfadens für die Verwaltung der Stadt Dinslaken erfolgen. Der Leitfaden legt die Einsatzkriterien zur Aufstellung von Absperrvorrichtungen dar, setzt sich kritisch mit Richtlinien, Empfehlungen und Hinweisen auseinander und gibt Handlungsempfehlungen.
- **A3.8 Regionales Radwegenetz (RRWN):** Der Regionalverband Ruhr hat in Zusammenarbeit mit seinen angehörigen Kommunen und Kreisen ein regionales



Radwegenetz entwickelt³⁸. Hierin enthalten sind unter anderem hochwertige Radwegeverbindungen in den Relationen Duisburg/Oberhausen ⇔ Dinslaken ⇔ Voerde ⇔ Wesel sowie Dinslaken ⇔ Hünxe und Dinslaken ⇔ Bottrop. Diese Routen weisen ein hohes Potenzial für Radpendelnde auf. Aktuell sind die Routen nur grob festgelegt, hier sind zukünftig weitere Untersuchungen nötig. Die Stadt Dinslaken ist aktuell in Gesprächen mit dem Kreis Wesel sowie den Städten Wesel und Voerde bezüglich einer Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Wesel ⇔ Voerde ⇔ Dinslaken ⇔ Duisburg/Oberhausen. Wann die Planung letztlich zu einer Verbesserung der Infrastruktur und damit zu einem merklichen Umstieg von Kfz-Pendelnden auf das Fahrrad führt, bleibt abzuwarten.

- **A4 Fortführung des barrierefreien Haltestellenausbaus:** Es ist geplant, den barrierefreien Ausbau von Haltestellen weiter zu verfolgen und so die Zugänglichkeit zum ÖPNV weiter zu verbessern.
- **A5 ÖPNV-Konzept:** Aktuell (2021) befindet sich ein Konzept zur Verbesserung des ÖPNV in Entwicklung. Durch die Umsetzung können sich ggf. Verlagerungen von Verkehren auf den ÖPNV ergeben, da die Qualität des Angebotes verbessert wird. Da das Konzept jedoch weder abgeschlossen ist, noch die hieraus entwickelten Maßnahmen politisch beschlossen sind, bleibt der Einfluss auf die Lärminderung zunächst sehr zurückhaltend abzuwarten.

- **A6 Reaktivierung Eisenbahnstrecke 2271:** Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) untersucht, inwieweit die sogenannte „Walsumbahn“, also die Eisenbahnstrecke von Oberhausen über Duisburg und Dinslaken bis Voerde bzw. Wesel für den Personenverkehr reaktiviert werden kann. In Dinslaken führt die Strecke in etwa parallel zur L 396 (siehe auch Kap. 2.1.7) durch den Stadtteil Stapp am westlichen Ende der Stadt (siehe Abb. 59). Durch eine Nutzung für den Personenverkehr könnten sich Verlagerungseffekte vom KFZ-Verkehr aus ergeben. Allerdings könnte ebenso eine neue Lärmquelle geschaffen werden. Die schalltechnischen Auswirkungen auf die umliegenden Wohngebiete dürfen daher bei der Weiterführung des Projektes nicht vernachlässigt werden.

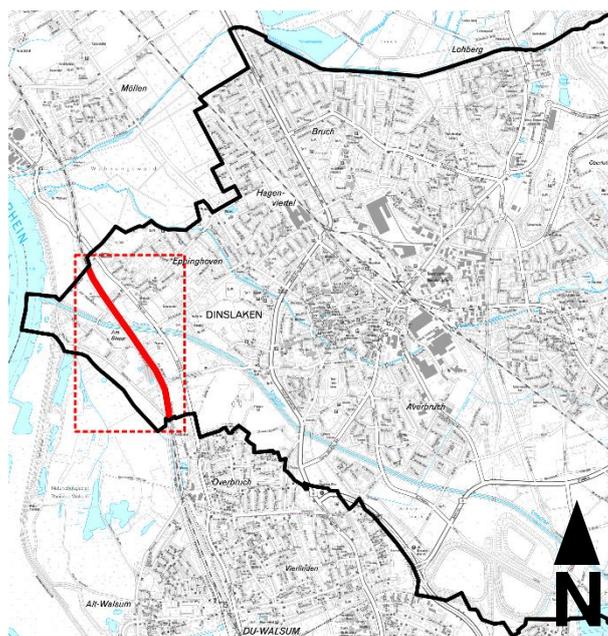


Abb. 58: Eisenbahnstrecke 2271; ohne Maßstab (eigene Darstellung)

7.2. Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms

Verkehrslärm, der nicht vermieden werden kann (siehe Kap. 7.1), kann durch eine räumliche Bündelung des Verkehrs auf Haupttrouten konzentriert werden, wodurch der Lärm auf Nebenrouten reduziert wird. Ebenso können siedlungserne Ausweichrouten dazu beitragen, die Lärmbelastung für

³⁸ siehe RVR 2018b



Maßnahmen

die Bevölkerung zu verringern. Eine Bündelung des Verkehrs kann z.B. durch die Beruhigung des Verkehrs in den Nebennetzen und die gleichzeitige Vorhaltung eines leistungsfähigen Hauptnetzes erreicht werden. Diese Organisation des Verkehrs kann durch die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schaltungen von Lichtsignalanlagen, Fahrverbote oder Abbiegeverbote verdeutlicht bzw. unterstützt werden. Die ordnungsrechtlichen Maßnahmen können sich hier bei Bedarf auch auf einzelne Fahrzeuggruppen und/oder Tageszeiten beschränken. Auch ein nachvollziehbares und einheitliches Parkraummanagement kann zu einer räumlichen Verlagerung von Verkehren führen, indem Parksuchverkehre gelenkt oder vermindert werden. Auf die gleiche Weise können sich Wegeleitsysteme oder LKW-Routenpläne auswirken.

Die Effekte von Maßnahmen, die zu einer räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms beitragen, sind anhand der Veränderung der Verkehrsmenge darstellbar. So bewirkt eine Halbierung der Verkehrsmenge eine Pegelsenkung um 3 dB(A). Eine Reduktion um den Faktor 10 bewirkt eine Pegelsenkung um 10 dB(A). Wahrnehmbare Differenzen in der Lärmbelastung (Änderungen von ca. 1 dB(A)) können bereits bei Änderungen um ca. 20% wahrgenommen werden³⁹. Die aus lärmtechnischer Sicht vorteilhafte Bündelung von Verkehren ist an folgendem Beispiel gut nachvollziehbar: Wenn in einer untergeordneten Straße der KFZ-Verkehr von 4.000 Fahrzeuge pro Tag auf 2.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden kann, entspricht dies einer Abnahme der Lärmbelastung um 3 dB(A). Werden diese 2.000 Fahrzeuge auf eine Straße verlagert, die bereits heute mit 10.000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist (und dann entsprechend mit 12.000), erhöht sich die Lärmbelastung dort lediglich um 1 dB(A)⁴⁰. Dennoch sollte bei der Neuplanung einer Bündelung von Verkehren genau auf die Verlagerungseffekte geschaut werden, da gerade die Wohnbevölkerung an Hauptverkehrsstraßen bereits heute diejenige ist, die am meisten durch Lärm betroffen ist. Diese müsste dann wiederum durch andere Maßnahmen vor der unter Umständen gesteigerten Lärmbelastung geschützt werden. Eine weitere Belastung der Bevölkerung an Hauptverkehrsstraßen zugunsten von wenig belasteten Bereichen sollte deshalb keine prioritäre Maßnahme sein.

7.2.1 Bestehende und geplante Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms

In der Stadt Dinslaken wurden - aufbauend auf den Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan⁴¹ - die Straßen des Nebennetzes sukzessive als Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. In der Regel sind lediglich auf den Hauptverkehrsstraßen sowie den klassifizierten Straßen Geschwindigkeiten von über 30 km/h erlaubt. Die nicht-klassifizierten Hauptverkehrsstraßen haben jedoch in vielen Fällen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Dies zeigt sich auch beim Blick auf die Karte der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (siehe Abb. 59). Die weit verbreiteten gelben Straßen(-abschnitte) stellen die Tempo-30-Zonen dar, die grünen Straßen(-abschnitte) die Tempo-40-Straßen. Durch dieses System gibt es ein klar erkennbares Netz von Hauptverbindungen und Nebenrouten, wodurch die Verkehre auf den Haupttrouten gebündelt werden und sich die Belastung des Nebennetzes reduziert.

³⁹ siehe Stadt Bottrop 2016: 28

⁴⁰ siehe Stadt Bottrop 2016: 70

⁴¹ Stadt Dinslaken 1990



Durch den Bau einer neuen Straße, der "Lohberger Tangente" (Ober-Lohberg-Allee) östlich des ehemaligen Zechengeländes wurde die L 1 (Hünxer Straße) mit der L 462 (Bergerstraße) verbunden, was zu einer Entlastung der südwestlichen L 462 beiträgt. Eine Erweiterung der Tangente ist angedacht (siehe unten).

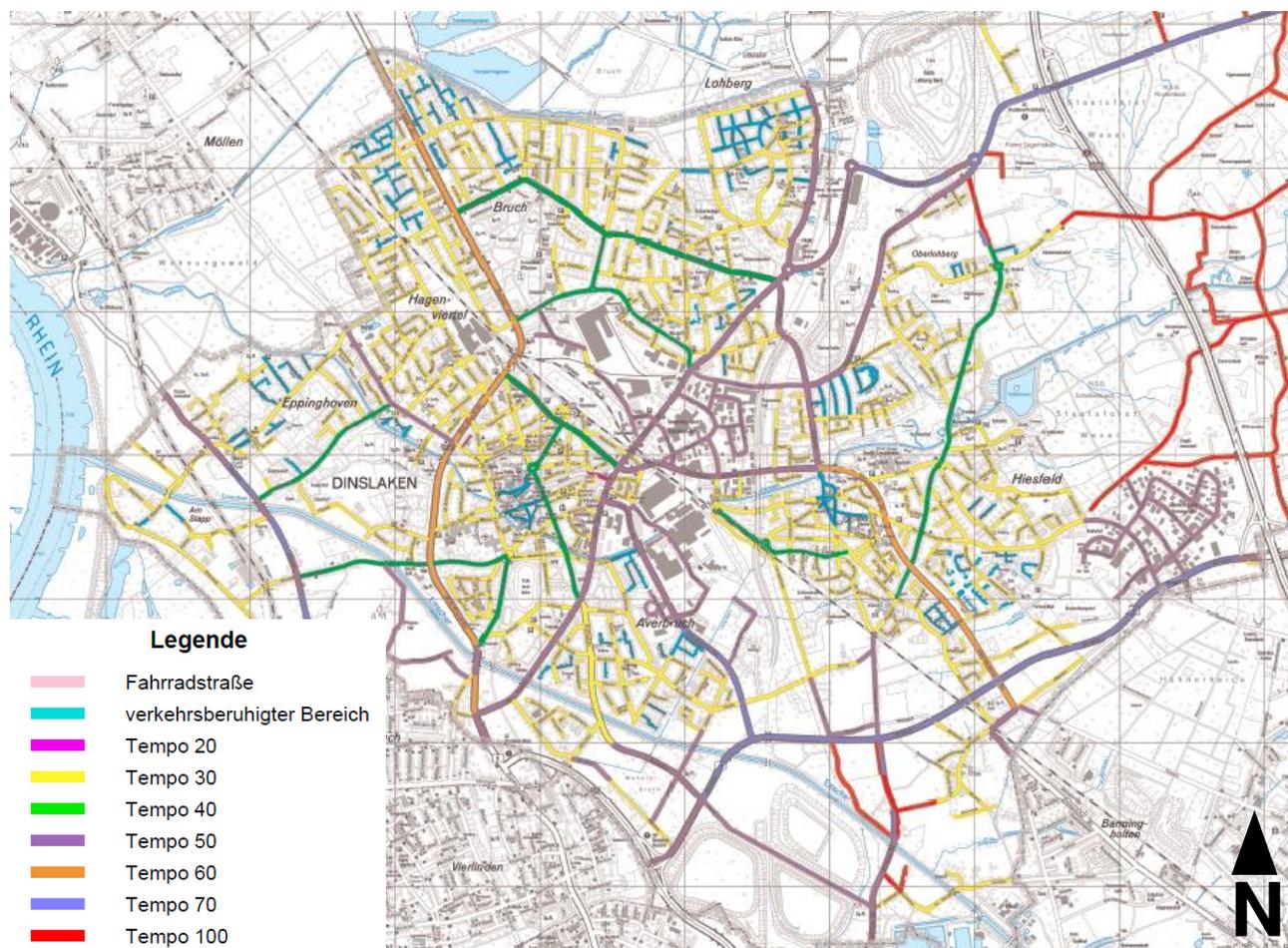


Abb. 59: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Dinslakener Straßen – Ausschnitt; ohne Maßstab (Stadt Dinslaken auf der Grundlage von © Regionalverband Ruhr)

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen, die dazu geeignet sind, Verkehrslärm zu verlagern, gibt es eine Reihe an Maßnahmen, die bereits in der Umsetzung sind, geplant sind oder mittel- bis langfristig erwartet werden. Diese werden im Folgenden benannt und mit einer Identifikationskennziffer versehen. Ihre Entwicklung und ggf. ihr Einfluss auf die Lärminderung soll in folgenden Lärmaktionsplänen zumindest inhaltlich weiterverfolgt werden. Eine weitere Bündelung von Verkehren durch ergänzende Maßnahmen sollte nicht erfolgen, da einerseits bereits ein strukturiertes Straßennetz vorliegt (siehe oben) und andererseits gerade die Bevölkerung an Hauptverkehrsstraßen bereits heute diejenige ist, die am Meisten von Lärm betroffen ist.

- **B1 Nordtangente Lohberg:** In Ergänzung zu dem Teil der Lohberger Tangente, der die L 1 mit der L 462 verbindet (siehe oben), soll mittelfristig eine Verbindung von der L 1 auf Hünxer Stadtgebiet, östlich am ehemaligen Zechengelände vorbei und anschließend an die schon bestehende Ober-Lohberg-Allee gebaut werden. Somit wäre eine östliche Umfahrung des Stadtteils Lohberg inklusive des Neubaugebietes auf dem ehemaligen Zechengelände möglich. Dies würde wiederum zu einer Entlastung der L 1 (Hünxer Straße) führen. Aufgrund



einer von den Kommunen Hünxe und Dinslaken unterzeichneten Planungsvereinbarung werden die Planungen vorangetrieben, es besteht jedoch noch Abstimmungsbedarf zwischen den Beteiligten und Interessensvertreter:innen, auch im Zusammenhang mit dem Thema der L 4 n (siehe nächster Punkt).

- **B2 L 4 n:** Im Landesstraßenbedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen⁴² ist die L 4 n erhalten, eine Querspange nördlich der Stadt Dinslaken, die die B 8 (siehe Kap. 2.1.3) direkt mit der L 1 (siehe Kap. 2.1.5) verbinden soll. Hierdurch würde eine Direktverbindung von der B 8 über die Nordtangente Lohberg und die Ober-Lohberg-Allee (siehe oben) zur A 3 (siehe Kap. 2.1.1) hergestellt. Dies würde sowohl die B 8 auf Dinslakener Stadtgebiet als auch die Querspangen Augustastraße und Luisenstraße / Hanielstraße von Durchgangsverkehren entlastet. Da es aufgrund der Planungen zur L 4 n zu gewissen Unstimmigkeiten in der Bevölkerung gekommen ist, findet aktuell ein Dialogprozess von Straßen.NRW mit Interessensvertreter:innen sowie Bürger:innen aus den Kommunen Hünxe und Dinslaken zum Bau der L 4 n statt. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.
- **B3 B 8 n:** Im Bundesverkehrswegeplan⁴³ ist eine Ortsumgehung für Dinslaken in Form der B 8 n angedacht. Diese würde bei Umsetzung von der Anschlussstelle Dinslaken-West der A 59 (siehe auch Kap. 2.1.2) westlich des Innenstadtgebietes, parallel zur bestehenden Schienenstrecke 2271 verlaufen und dann in Voerde weitergeführt. Der genaue Trassenverlauf ist jedoch weder geplant noch festgelegt. Die B 8 n würde die B 8 von ca. 32-42% des Verkehrs entlasten⁴⁴, jedoch ggf. bislang unbelastete Gebiete in Dinslaken durch Lärm belasten. Da die B 8 n bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans vom Status des „vordringlichen Bedarfs“ abgestuft wurde zu einem „weiteren Bedarf“ und die Maßnahme grundsätzlich politisch sehr umstritten ist, bleibt die Entwicklung zunächst vorsichtig abzuwarten. Das Projekt sollte im Rahmen der Lärmaktionsplanung zumindest weiter beobachtet werden, so dass auch diese Maßnahme in den Katalog mit aufgenommen werden soll.
- **B4 Umsetzung Parkraumkonzept:** Die Stadt Dinslaken hat für den Bereich der Innenstadt ein Parkraumkonzept erarbeitet⁴⁵, dessen Grundzüge 2017 politisch beschlossen wurden. Es sollen unter anderem einheitliche Bewirtschaftungszonen entstehen und Langzeitparker an den Rand der Innenstadt verdrängt werden. Durch sukzessive Umsetzung der geplanten Umorganisation des Parkraumes seit Anfang 2020 wird der Parksuchverkehr und die damit einhergehende Lärmerzeugung reduziert. Die Verdrängung der Langzeitparker kann mittel- bis langfristig zu einer Änderung des Verkehrsverhaltens und einer anderen Verkehrsmittelwahl führen. Hier sind ggf. weitere Effekte zu erwarten.

7.3. Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen

Verkehrslärm, der weder vermieden noch verlagert werden kann, muss durch Maßnahmen, die direkten Einfluss auf den Entstehungsort des Schalls (den Emissionsort) wirken, verringert werden. Eine Minderung der durch Kraftfahrzeuge erzeugten Emissionen kann durch die Beruhigung des

⁴² Website Ministerium für Verkehr des Landes NRW

⁴³ Website Projektdossier B 8 n BVWP 2030

⁴⁴ ebd.

⁴⁵ Stadt Dinslaken 2017 b



Verkehrs, z.B. durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder die Straßenraumgestaltung erreicht werden. Ebenso kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Einrichtung einer „Grüne Welle“-Schaltung der Lichtsignalanlagen, eine Verkehrsberuhigung oder den Ersatz von lichtsignalgeregelten Kreuzungen durch Kreisverkehre die Lärmemissionen mindern oder zumindest Belastungsspitzen durch anfahrende Fahrzeuge reduzieren. Lärmärmere Fahrzeuge verringern unmittelbar am Emissionsort die Entstehung von Lärm, entweder durch leisere Motoren (z.B. Elektromotoren) oder durch eine lärmoptimierte Bereifung. Der Auftrag von lärmärmeren Fahrbahnbelägen senkt die Entstehung von Schallemissionen durch den Reifenabrieb auf der Fahrbahn. Unterstützend kann eine Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Lärm auf die hiermit zusammenhängenden Probleme aufmerksam machen und ggf. zur Änderung von individuellen Verhaltensweisen führen.

Durch eine Senkung der Geschwindigkeiten lässt sich der Schallpegel zwischen 2 und 2,6 dB(A) senken. Bei einer Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h können etwa 2 dB(A) Verminderung, bei einer Änderung von 50 auf 30 km/h etwa 2,4 – 2,7 dB(A) Verminderung erreicht werden⁴⁶.

Durch eine optimale Verstetigung von Verkehrsabläufen, z.B. durch eine „Grüne Welle“-Schaltung von Lichtsignalanlagen, kann ein Lärminderungspotential von bis zu 4 dB(A) erreicht werden⁴⁷. Hier werden vor allem die besonders lästigen Pegelspitzen durch Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge reduziert, so dass der Maximalpegel um bis zu 7 dB(A) geringer sein kann⁴⁸.

Durch eine höhere Quote an Elektroautos kann im Allgemeinen kein nennenswerter Effekt für die Lärminderung erreicht werden. Die spezifischen Vorteile für den Lärmschutz liegen im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 25 km/h. Relevante Minderungspotenziale bestehen vor allem bei schweren Fahrzeugen (z.B. Busse, Müllfahrzeuge) oder bei Mopeds und Motorrädern, die durch einen Elektroantrieb prinzipiell fast so leise wie Fahrräder sein könnten⁴⁹. Lärmarme Reifen können eine Lärmreduktion von 2 bis 3 dB(A) bewirken⁵⁰. Kommunen haben hier jedoch kaum direkten Einfluss.

Durch die Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge kann eine Lärminderung um 1 bis 2 dB(A) erreicht werden⁵¹. Darüber hinaus kann durch den Einbau lärmarmer Fahrbahnoberflächen eine Reduktion von ca. 2-3 dB(A) erreicht werden. Die Minderungspotenziale unterscheiden sich hier stark je nach eingesetztem Material, Liegedauer, vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeit und LKW-Anteil⁵².

Da die Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen Straßen betreffen, die in der Straßenbaulast vom Landesbetrieb Straßen.NRW liegen (siehe auch Stellungnahme des Landesbetriebes in Kap. 11.3) müssen hier folgende Hinweise ergänzt werden:

⁴⁶ Richard 2018; Bundesministerium der Justiz 2006; Stadt Bottrop 2016: 30, 72

⁴⁷ Richard 2018; Stadt Bottrop 2016: 75

⁴⁸ Fürst 2010; Steven 1991

⁴⁹ UBA 2013: 4

⁵⁰ Website Cercle Bruit

⁵¹ Richard 2018; Stadt Bottrop 2016: 80

⁵² UBA 2014: 18ff



Laut der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) dürfen „Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes [...] nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden.“ Hier liegen die Schwellenwerte für Wohngebiete bei 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) nachts (gegenüber den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung in Dinslaken von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) nachts). Die 16. BImSchV definiert wiederum eine ermessensauslösende Schwelle von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) nachts.

Dies bedeutet zusammengefasst, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen, die an Wohngebiete angrenzen, erst bei einem Immissionswert von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) zwingend erforderlich sind und die Straßenverkehrsbehörde erst ab Werten von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) nachts nach Ermessen beurteilen darf, ob eine lärmbedingte Geschwindigkeitsreduktion angeordnet werden kann.

Der Einbau lärmindernden Asphalttes wird vom Landesbetrieb bei jeder Fahrbahnsanierung überprüft. Diese Sanierungen erfolgen jedoch ausschließlich im Rahmen erforderlicher Instandsetzungsmaßnahmen. Hierbei wird die Deckschicht erst bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann nicht im Vorfeld festgelegt werden. Da bei Asphaltten mit Lärminderungspotentialen deren akustische Wirkung relativ schnell nachlässt, wird der Einbau schallmindernder Asphaltdeckschichten vom Landesbetrieb nicht als langfristige Lösung gesehen.

7.3.1 Bestehende und geplante Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen

Im Rahmen der Umsetzung der Lärmaktionspläne wurde die Höchstgeschwindigkeit auf der Luisenstraße zwischen der Kreuzung mit der B 8 (Weseler Straße) / Hedwigstraße und der Kreuzung mit der Gerhard-Malina-Straße gesenkt, so dass auf der gesamten Luisenstraße nun eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h vorgeschrieben ist.

Im Rahmen der Umgestaltung der Bahnstraße zwischen der Wilhelm-Lantermann-Straße und der L 1 (Hans-Böckler-Str.) wurde die Geschwindigkeit von vorher 30 km/h im Rahmen der Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf 20 km/h gesenkt. Die Gestaltung mit schmalen Fahrspuren, einem breiten Mittelstreifen und einem Minikreisverkehr trägt ebenfalls zur Verkehrsberuhigung bei.

Ausgehend von der Fertigstellung der Sanierung der L 462 wurde hier für den bebauten Bereich außerorts, also zwischen der Büngelerstraße und dem Haus Bergerstr. Nr. 52, aus Aspekten der Lärmplanung eine nächtliche Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h angeordnet.

Der Einbau lärmoptimierten Asphaltts wurde bereits an folgenden Orten umgesetzt:

- A 3: Autobahn-Auffahrt Dinslaken-Süd / Brinkstraße
- B 8: Kreuzungsbereich Brinkstraße / Erlenstraße / Horststraße
- B 8: z.T. auf der Willy-Brandt-Straße zwischen Hans-Böckler-Straße und Grenzstraße



- L 1: Hünxer Straße zwischen Karl-Heinz-Klingen-Straße / Wilhelm-Lantermann-Straße / Hans-Böckler-Straße und Hanielstraße / Luisenstraße
- Augustastraße: zwischen Katharinenstraße und „Zum Fischerbusch“

Hierdurch wird der Schallpegel im Idealfall um bis zu 3 dB(A) reduziert.

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen, die dazu geeignet sind, die Emissionen zu verringern, gibt es eine Reihe an Maßnahmen, die bereits in der Umsetzung sind, geplant sind oder mittel- bis langfristig erwartet werden. Diese werden im Folgenden benannt und mit einer Identifikationskennziffer versehen. Ihre Entwicklung und ggf. ihr Einfluss auf die Lärminderung soll in folgenden Lärmaktionsplänen weiterverfolgt werden:

- Die bereits in Kap. 7.1 beschriebenen Maßnahme **A2 Umbau von Straßen(-abschnitten)** kann dafür sorgen, dass der KFZ-Verkehr gleichmäßiger und damit ruhiger läuft.
- **C1 Signalisierung B 8:** In Bezug auf die in einer grünen Welle geschalteten Lichtsignalanlagen im Bereich der Willy-Brandt-Straße und Weseler Straße sollen Untersuchungen und Konzepte in Auftrag gegeben werden. Zu betrachtende Aspekte sind hier neben einer eventuellen Verbesserung der grünen Welle der Verkehrsfluss von KFZ- und Radverkehr sowie der Querungssituation für den Fußverkehr. Wie die Ergebnisse aussehen und sich ggf. eine Verbesserung der Lärmsituation erzielen lässt, bleibt abzuwarten.

Neben den bereits umgesetzten oder geplanten Maßnahmen gibt es Maßnahmen aus den vorigen Lärmaktionsplänen, deren Umsetzung bislang nicht weiterverfolgt wurde. Diese Maßnahmen werden im Folgenden dargestellt, hinsichtlich ihrer weiteren Relevanz geprüft und entsprechend aktualisiert.

- **C2 Lärmarmer Asphalt:** In den Lärmaktionsplänen der vergangenen Stufen wurde bereits für diverse Straßen(-abschnitten) die Einbringung lärmarmen Asphalts vorgeschlagen. Da hier jeweils nicht die Stadt Dinslaken, sondern Straßen.NRW der Straßenbaulastträger ist, muss hier auf die obigen Ausführungen (siehe Kap. 7.3) verwiesen werden, nach denen der Einbau lärmarmen Asphaltes immer erst bei einer anstehenden Fahrbahnsanierung geprüft wird. An den folgenden Abschnitten ist es bislang noch zu keiner Fahrbahnsanierung gekommen, der Einbau lärmarmen Asphaltes sollte aus Sicht der Lärmaktionsplanung hier jedoch eine hohe Priorität bekommen:
 - **C2.1 Lärmarmer Asphalt im Bereich L 1 (Hünxer Str.) zwischen Luisenstraße / Hanielstraße und Augustastraße / Ziegelstraße:** Dieser Bereich hat sich auch im Rahmen der Betrachtung der besonderen Problemlagen als einer der am meisten betroffenen herausgestellt (siehe Kap. 4). In Kombination mit einer nächtlichen Reduktion der Geschwindigkeit (siehe unten, **C3.2**) könnte hier ganztags und insbesondere für die problematische Nachtzeit ein positiver Effekt erzielt werden, ohne dass die Funktion der Straße ganztags eingeschränkt wird.
 - **C2.2 Lärmarmer Asphalt auf der B 8:** Bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 1 erklärte der zuständige Straßenbaulastträger Straßen.NRW, dass an der B 8 bei einer Sanierung der Fahrbahndecke eine neue lärmreduzierende Schicht eingebracht werden soll.



- **C2.3 Lärmarmen Asphalt im Bereich L1 (Hünxer Str.) zwischen der Stadtgrenze Hünxe und der Augustastraße / Ziegelstraße:** Auch hier war bereits in vergangenen Lärmaktionsplänen die Einbringung lärmarmen Asphalts angedacht. Diese Maßnahmen sollte jedoch differenziert weiterverfolgt werden, da die Fertigstellung der Nordtangente östlich des ehemaligen Zechengeländes **B1** zu einer (Teil-)Entlastung der Straße führen kann und aufgrund der Verlagerung des Hauptverkehrsstroms hier in Folge die Geschwindigkeit heruntergesetzt werden könnte. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von unter 50 km/h ist jedoch mit einer deutlichen Wirkungsabnahme des lärmindernden Asphalts zu rechnen, so dass die Aufbringung hier überflüssig wäre. Sollte sich die Fertigstellung der Nordtangente aber hinauszögern, sollte auch hier ein lärmarmen Asphalt zum Einsatz kommen.
- **C3 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:** Eine (temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bietet sich insbesondere für folgende Straßen(-abschnitte) an:
 - **C3.1 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 8 (Willy-Brandt-Str.) zwischen Duisburger Straße und L 1:** Hier sollte die Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h aufgrund der zuvor ermittelten Problemlagen (siehe Kap. 4) weiterverfolgt werden. Zum Teil gilt in dem Bereich bereits heute eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, jedoch sehr uneinheitlich und fragmentiert. Die Maßnahme würde eine Abnahme der Lärmimmissionen um ca. 1 dB(A) bringen, zusätzlich würden durch die Vereinheitlichung Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge reduziert, also auch die nicht im errechneten Mittelwert ersichtlichen „Lärmspitzen“ verringert.
 - **C3.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 1 (Hünxer Str.) zwischen Augustastraße / Ziegelstraße und Luisenstraße / Hanielstraße nachts:** Die nächtliche Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h sollte aufgrund der ermittelten Problemlagen (siehe Kap. 4) weiterverfolgt werden. Eine Umsetzung würde (zumindest nachts) eine Reduktion der Lärmbelastung um ca. 2,4 dB(A) ermöglichen. In Kombination mit **C2.1** (siehe oben) könnte die Situation ganztags verbessert werden, wobei aus jetziger Sicht eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Nacht kurzfristiger umgesetzt werden könnte als der Austausch der Fahrbahndecke. Die Maßnahme muss bei Umsetzung dann ggf. durch weitere Maßnahmen wie eine stationäre Geschwindigkeitsmessung unterstützt werden.
 - Auch für den Bereich der Karl-Heinz-Klingen-Straße zwischen der Zechenbahn und der Ziegelstraße wird im letzten Lärmaktionsplan eine nächtliche Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h vorgeschlagen. Da aus dem jetzigen LAP keine neuen Erkenntnisse zur Lärmbelastung an der Karl-Heinz-Klingen-Straße vorliegen (da sie keine klassifizierte Hauptverkehrsstraße ist), wird diese Maßnahme zunächst nicht weiterverfolgt. Ausgehend von dem Erfolg der Umsetzung der anderen Maßnahmen bezüglich einer Geschwindigkeitsreduktion könnte sie in zukünftigen LAP wieder zum Tragen kommen.



- **C4 Verkehrsberuhigung:** Neben der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch eine entsprechende Beschilderung (siehe **C3**) können auch bauliche Elemente zu einer Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen.
- **C4.1 Verkehrsberuhigung Augustastraße:** In dem Lärmaktionsplan der Stufe 2 wurde als eine Maßnahme die Verkehrsberuhigung durch optische und bauliche Maßnahmen auf der Augustastraße beschrieben. Die ist bei der Sanierung der Straße zwischenzeitlich zum Teil umgesetzt worden. Zu Betrachten verbleibt weiterhin noch der Bereich zwischen der B 8 (siehe Kap. 2.1.3) und der Katharinenstraße. Hier wurde neben verkehrsberuhigenden Maßnahmen zudem eine Temporeduktion von 40 auf 30 km/h angedacht. Die Temporeduktion sollte jedoch nicht weiterverfolgt werden, da bei einer weiteren Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (hier gilt ja bereits der Sonderfall 40 km/h) zu befürchten steht, dass sich Teile des Verkehrs in das Nebenstraßennetz verlagern, welches dann im Vergleich zur Augustastraße bezüglich der Geschwindigkeit keinen Unterschied mehr aufweisen würde. Die Verkehrsberuhigung durch optische und bauliche Maßnahmen sollte indessen weiterverfolgt werden. Hier ist aber ebenfalls darauf zu achten, dass eine Maßnahme auf der Augustastraße nicht zu einer Verlagerung ins Nebenstraßennetz führen sollte. Hier ist also eine gesamtheitliche Betrachtung inklusive der abzweigenden Straßen erforderlich. Die Verkehrsberuhigung kann neben der Verminderung der Emissionen ggf. auch Vorteile für den Fuß- und Radverkehr bieten und somit auch zur Verkehrslärmvermeidung beitragen.
- Auch für den Bereich der Luisenstraße zwischen Katharinenstraße und L 1 / Hanielstraße wird im letzten Lärmaktionsplan eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 30 km/h vorgeschlagen. Hier würde jedoch – wie auch für die Augustastraße beschrieben - eine weitere Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von heute 40 km/h eventuell zu einer Verkehrsverlagerung ins Nebennetz führen. Die Maßnahme sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

7.4. Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen

Verkehrslärm, der weder vermieden, noch verlagert oder am Emissionsort reduziert werden kann, muss am Ort der Immission reduziert werden. So können im Rahmen der Bauleitplanung und/oder Straßenraumgestaltung verschiedene Maßnahmen dazu beitragen, die Lärmimmissionen zu senken. Hierzu zählen eine Vergrößerung des Abstandes zwischen KFZ-Verkehr und den Gebäudefasaden, geschlossene Bauweisen, abschirmende Gebäudestellungen oder Aufenthaltsräume an der lärmabgewandten Gebäudeseite. Weitere Maßnahmen zur Minderung der Immissionen sind der Bau von aktiven Schallschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwällen oder Schallschutzwänden und der Einbau passiver Schallschutzeinrichtungen in Gebäuden wie beispielsweise von Schallschutzfenstern. Bei einer bauleitplanerischen Vorgabe zur Verwendung von Schallschutzfenstern sollte aus hygienischen Gründen immer auch eine aktive schallgedämmte Belüftung der Innenräume gefordert werden.



Maßnahmen

Durch die Verdopplung des Abstandes zwischen Emissions- und Immissionsort kann bei ungehinderter Schallausbreitung in der Luft eine Abnahme um 3 dB(A) erzielt werden⁵³, die Vergrößerung des Abstandes um eine Fahrbahnbreite bewirkt eine Reduktion um ca. 1 dB(A)⁵⁴.

Mit Schallschutzwänden können Pegelminderungen von 10 bis maximal 15 dB(A)⁵⁵, durch den Einbau von Schallschutzfenstern kann ein Schalldämmmaß von bis zu 50 dB(A) erreicht werden⁵⁶.

7.4.1 Bestehende und geplante Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen

Bereits seit den 1970er Jahren wird das Thema Lärmschutz im Rahmen der Bauleitplanung bei neuen Bauvorhaben berücksichtigt. Zu den hier festgelegten Maßnahmen gehören unter anderem die Errichtung von Lärmschutzwänden und –wällen, die Festlegung von Abstandsflächen und die Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen, letztere sowohl bei Neubauten als auch als Sanierungshinweise für den Bestand.

Besteht der Wunsch nach dem Einbau schalldichter Fenster, kann auf bestehende Förderdatenbanken und –portale zugegriffen werden. Diese finden sich unter anderem hier:

- MULNV: <http://www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme/index.php>
- NRW.BANK: <https://www.nrwbank.de/de/privatpersonen/>
- KfW Bank: <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/>
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html>

Da sich die Förderlandschaft dauernd ändert, kann hier nicht auf einzelne Förderprogramme sowie deren Inhalte, Konditionen und Förderhöhen eingegangen werden.

Neben den Maßnahmen, die auf den Straßenverkehrslärm einwirken (sollen), muss an dieser Stelle auch auf eine immissionsmindernde Maßnahme an der Haupteisenbahnstrecke (siehe Kap. 2.2) hingewiesen werden, da sich hierdurch Vorteile sowohl für bestimmte Problembereiche als auch für die ruhigen Gebiete ergeben:

- **D1 Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke:** Im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke 2270 (siehe auch Kap. 2.2.1) wird eine durchgehende Schallschutzwand beidseits der Strecke errichtet (mehr dazu unter Kap. 7.9). Hierdurch werden viele Bereiche der Stadt geringer durch Schienenverkehrslärm betroffen als bislang.

7.5. Entwicklung von Maßnahmen für die ermittelten Problembereiche

Im Folgenden wird zunächst dargestellt, inwieweit die bereits oben beschriebenen Maßnahmen und Projekte Einfluss auf die ermittelten Problembereiche haben können und welche Maßnahmen hier zusätzlich verfolgt werden sollten. Die Ergebnisse werden am Ende des Kapitels in einer Tabelle (Tab. 6) zusammengefasst.

⁵³ EBA 2018 a: 65

⁵⁴ Richard 2018

⁵⁵ BMVI 2016; Asmussen 2016

⁵⁶ EBA 2018 a: 67



Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm (siehe Kap. 7.1) tragen nur indirekt zu einer Verbesserung in den ermittelten Bereichen dar. Daher sollten sie aus den oben genannten Gründen zwar weiterverfolgt werden, aber nicht zum Anlass genommen werden, für die Problembereiche nicht darüber hinaus gehende Maßnahmen zu entwickeln.

Die räumliche Verlagerung des Verkehrslärm (siehe Kap. 7.2) würde in den meisten Fällen, wie bereits dargestellt, in den Problembereichen eher für eine Verschlechterung der Situation sorgen und sollte daher hier nicht in Erwägung gezogen werden. Lediglich im Bereich Lohberg (Bereich Nr. 4, siehe Kap. 4) wird durch die Maßnahme **B1 Nordtangente Lohberg** insgesamt eine Entlastung erreicht werden können, da der Neubau der Tangente mit der Errichtung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Wälle, Wände) einhergeht.

Die für die Problembereiche wirksamsten Maßnahmen sind daher bei den Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen (siehe Kap. 7.3) zu finden, da hier direkt vor Ort eine Verbesserung erreicht werden kann.

Durch die Maßnahme **C1 Signalisierung B 8** könnten alle Bereiche an der B 8 profitieren. Dies wird durch die zusätzliche Einbringung lärmarmen Asphalt (C2.3) noch verstärkt werden. Die Maßnahme **C3.1 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 8 (Willy-Brandt-Str.) zwischen Duisburger Straße und L 1** würde zumindest für den südlichsten der Problembereiche der B 8 etwas bringen. Eine weitere Senkung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten entlang der B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) ist aufgrund der überörtlichen Funktion der Straße sowie der bestehenden Hierarchisierung des Straßensystems (siehe auch Kap. 7.2.1) nicht zu befürworten.

Durch die Maßnahmen **C2.1 Lärmarmer Asphalt im Bereich L 1 (Hünxer Str.) zwischen Luisenstraße / Hanielstraße und Augustastraße / Ziegelstraße** und **C2.4 Lärmarmer Asphalt im Bereich L1 (Hünxer Str.) zwischen der Stadtgrenze Hünxe und der Augustastraße / Ziegelstraße** könnte eine Verbesserung für die Bereiche 4 und 5 (siehe Kap. 4) erreicht werden. Die Kombination mit der Maßnahme **C3.2 Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 1 (Hünxer Str.) zwischen Augustastraße / Ziegelstraße und Luisenstraße / Hanielstraße nachts** kann für den Bereich 5 eine doppelte Entlastung bedeuten. Dies sollte entsprechend auch für die beiden anderen Bereiche (4 und 6) weiterverfolgt werden, zudem der Einbau lärmoptimierten Asphalt zwischen den Kreuzungen Hanielstraße / Luisenstraße und Karl-Heinz-Klingen-Straße / Wilhelm-Lantermann-Straße bereits erfolgt ist, die Lärmwerte hier aber immer noch hoch sind. Somit werden für die Bereiche an der L 1 die zusätzliche übergeordnete Maßnahme

- **P1 (Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 1 (Hünxer Str.)** mit den Maßnahmen
 - **P1.1 (Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 1 (Hünxer Str.) zwischen der Stadtgrenze Hünxe und der Knappenstraße** und
 - **P1.2 (Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 1 (Hünxer Str.) zwischen Bahnlinie und der Wilhelm-Lantermann-Straße / Karl-Heinz-Klingen-Straße**



in den LAP mit aufgenommen.

Die Siedlung Steinbrinkstraße profitiert von keiner der oben beschriebenen Maßnahmen. Durch die direkte Nähe zur A 3 und die geringe Größe der Siedlung werde Maßnahmen auf der A 3 in keinem guten Kosten-/Nutzen-Verhältnis stehen. Zudem befindet sich die Siedlung im Außenbereich, weswegen in der langfristig geplanten Entwicklung der Stadt hier auch keine weitere Wohnflächenentwicklung, sondern landwirtschaftliche Flächen vorgesehen sind⁵⁷. Hier sind zum jetzigen Zeitpunkt somit keine weiteren Maßnahmen darstellbar.

Die Siedlung Bergerhöh / Bergerfeld hat seit Fertigstellung der Lärmkartierung bereits eine Verbesserung erfahren, da seitdem die Fahrbahndecke der Bergerstraße saniert wurde. Hierdurch konnte ggf. eine Lärminderung um 1 bis 2 dB(A) erreicht werden⁵⁸. Auch hier könnte eine (temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine weitere Verbesserung bringen. Daher wird die Maßnahme

- **P2 (Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 462 im Bereich Bergerhöh / Bergerfeld**

in den LAP mit aufgenommen.

Der Kreuzungsbereich B 8 / L 4 / Eisenbahnstrecke ist, wie beschrieben, durch Immissionen aus verschiedenen Quellen von Lärm betroffen. Hier sind jedoch bislang keine Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen angedacht. Dies ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden Änderung der Gesamtsituation durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke und den Neubau der L 4 („L 4 n“) (siehe Kap. 7.9) hier auch zunächst nicht zweckdienlich. Da hier nur einzelne Gebäude betroffen sind und sich die Emissions- und Immissionslage durch die Schallschutzmaßnahmen bahnseits und den Bau der L 4 n straßenseits ändern wird, sollte die Entwicklung abgewartet werden und in zukünftigen LAP neu beurteilt werden. Der Bereich profitiert jedoch von der Maßnahme **D1 Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke**, die zur Verminderung der Immissionen in dem Bereich beitragen.

Grundsätzlich können alle genannten Bereiche durch Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen profitieren. Hier kann sicherlich die Bauleitplanung den größten Einfluss nehmen, indem in zukünftig zu erstellenden oder anzupassenden Bauleitplänen die Abstände der Bebauung zu den hochbelasteten Straßen vergrößert werden oder aktive und passive Schallschutzeinrichtungen vorgeschrieben werden. Somit kann langfristig eine Verbesserung erzielt werden.

Die folgende Tabelle (Tab. 6) gibt eine Übersicht über die Beziehung der Problembereiche zu den oben genannten und den in diesem Kapitel entwickelten Maßnahmen:

⁵⁷ Stadt Dinslaken 1980

⁵⁸ Richard 2018; Stadt Bottrop 2016: 80



Tab. 6: Darstellung der Beziehung der Problembereiche zu den bisher geplanten und neu entwickelten Maßnahmen

Problembereich	Profitiert von Maßnahme(n)	Weitere Maßnahmen
B8	(A1 – A6), C1, C2.2, C3.1, D1 (zum Teil)	Bauleitplanung
L1	(A1 – A6), B1, C2.1, C2.3, C3.2, D1 (zum Teil)	P1, Bauleitplanung
Siedlung Steinbrinkstraße	(A1 – A6)	
Siedlung Bergerhöh / Bergerfeld	(A1 – A6), erfolgte Sanierung	P2, Bauleitplanung
Kreuzungsbereich B 8 / L 4 / Eisenbahnstrecke	(A1 – A6), D1	Bauleitplanung

7.6. Entwicklung von Maßnahmen zum Schutz und zur Weiterentwicklung ruhiger Gebiete

Die wichtigsten Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete (siehe Kap. 6) sind zunächst deren Festsetzung und die Berücksichtigung dieser Festsetzung bei zukünftigen Planungen:

- **R1 Festsetzung von ruhigen Gebieten:** Dies geschieht durch den Beschluss dieses Lärmaktionsplans. Die Festlegung ist hierbei nicht auf ewig bindend, die Kategorisierung und Festlegung der ruhigen Gebiete muss in zukünftigen Lärmaktionsplänen erneut hinterfragt und ggf. angepasst werden.
- **R2 Berücksichtigung ruhiger Gebiete im Rahmen von Planungen:** Durch die Festsetzung ruhiger Gebiete ergibt sich die Pflicht für nachfolgende Planungen, diese und den damit verbundenen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Eine Nicht-Berücksichtigung oder eine Abwägung zugunsten anderer Belange ist zu begründen (siehe auch Kap. 6.1). Die Berücksichtigung kann z.B. durch die Aufnahme der ruhigen Gebiete in die existierende Mustergliederung für Bebauungspläne erfolgen.

Im Allgemeinen können die ruhigen Gebiete ebenfalls von den Maßnahmen profitieren, die zu einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs oder des ÖPNV beitragen sollen. Durch eine Verlagerung auf verkehrsrärmere Verkehrsmittel können bestehende ruhige Gebiete geschützt werden (durch eine Verhinderung der Zunahme von Lärmimmissionen) oder in Zukunft sogar vergrößert werden. Diese Maßnahmen wirken aber nur indirekt auf den Schutz und die Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete. Es ergeben sich zusätzlich Wechselwirkungen und/oder Synergien mit einigen der bisher beschriebenen Maßnahmen:

- Durch die Maßnahme **A3.4 Zechenbahntrasse Lohberg** wird eine Nord-Süd-Trasse durch das Stadtgebiet geschaffen und somit gleichzeitig verschiedene relativ ruhige Gebiete („Bergpark“, „Ziegelstraßenwald“ und „Emscher“) miteinander verknüpft.



Maßnahmen

- Durch die Maßnahme **B1 Nordtangente Lohberg** wird zwar der Bereich der Hünxer Straße (L 1) entlastet, gleichzeitig wird die neue Trasse den Bergpark Lohberg vom Rest der Halde Lohberg-Nord trennen. Bei Bau der Nordtangente sollte zwingend darauf geachtet werden, eine Verbindung zwischen den entstehenden Teilbereichen zu erhalten.
- Die Maßnahmen entlang der B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) (**C1**, **C2.3**, **C3.1**) tragen zu einer Verbesserung für die angrenzenden relativ ruhigen Gebiete „Parkfriedhof“ und „Rotbach West“ bei.
- Die Umsetzung der Maßnahme **D1 Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke** hat verschiedene positive Auswirkungen auf ruhige Gebiete: Das relativ ruhige Gebiet „Stadtspark“ könnte durch die Verminderung der Schallimmissionen zu einem ruhigen Gebiet aufgewertet werden. Ebenso könnten andere Gebiete, die aufgrund des heutigen Einflusses des Bahnlärms im Rahmen der Ermittlung ruhiger Gebiete (siehe Kap. 6.2 und 6.3) nicht weiter betrachtet wurden, ggf. als ruhige oder zumindest relativ ruhige Gebiete festgesetzt werden.

Neben diesen geplanten Maßnahmen können verschiedene weitere Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung ruhiger und relativ ruhiger Gebiete beitragen. Diese sind im Wesentlichen:

- Vermeidung der Zunahme der Lärmbelastung: Dies wird in der Praxis im Wesentlichen durch die Maßnahme **R2** abgedeckt werden.
- Verhinderung der Zerschneidung der ruhigen Gebiete: Auch dies wird durch die Maßnahme **R2** abgedeckt.
- Berücksichtigung der ruhigen Gebiete im Rahmen der Wohnbauentwicklung: Die ruhigen und relativ ruhigen Gebiete „Im Nist“, „Parkfriedhof“, „Bärenkamp-Park“, und „Oberlohberg“ liegen jeweils in unmittelbarer Nähe oder direkt angrenzend an Flächen, die zukünftig in Rahmen der Wohnbauentwicklung ertüchtigt werden sollen. Im Rahmen dieser Entwicklungen sollte berücksichtigt werden, eine Anbindung an die Wegenetze der Gebiete zu etablieren. So kann die „neue“ Wohnbevölkerung direkt von den Vorteilen der ruhigen Gebiete profitieren. Die Nähe zu diesen sollte hierbei als Standortvorteil betrachtet werden.
- Verbesserung der internen Erschließung der ruhigen Gebiete und deren Anbindung an die Umgebung: Durch die Erweiterung der Wegenetze können neue Anknüpfungspunkte und/oder interne Wegeverbindungen entstehen, die dann zu einer verbesserten Nutzbarkeit der Bereiche als ruhiges Gebiet beitragen können.
- Verbesserung der Wegequalität der internen Wegenetze: Sowohl der Abbau von Hindernissen (Poller, Umlaufschranken, Steine usw.) als auch die Verbreiterung der Wege trägt zu einer besseren Nutzbarkeit bei. Zudem werden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr verringert, was sich wiederum auf die Aufenthaltsqualität und damit die Erholungsfunktion auswirkt.
- Verbesserungen der Verbindungen zwischen den einzelnen ruhigen Gebieten: Durch eine bessere Vernetzung können großflächigere Bereiche für die ruhesuchende Bevölkerung geschaffen werden. Ein Beispiel hierfür wäre die Verbesserung der Verbindung zwischen den Gebieten „Kiefernweg“, „Berthold-Schön-Weg“ und „Rotbachsee West“. Hier sollte bei einer Weiterentwicklung der Flächen des ehemaligen Freibads Hiesfeld mitgedacht werden, eine Verknüpfung über das Gelände einzuplanen.



- Bessere Verknüpfung der Teilbereiche der zerstückelten relativ ruhigen Gebiete „Emscher“ und „Rotbach West“: Hier könnte durch eine Verbesserung der Querungssituationen an den die Gebiete teilenden Straßen die Einheitlichkeit betont und der Komfort der durchgehenden Nutzung erhöht werden. Das relativ ruhige Gebiet „Emscher“ weist im Bereich zwischen der B 8 und der Otterstraße eine größere Lücke auf, da hier die Trasse der Straßenbahn im Weg ist. Mögliche Lösungen, die geprüft werden sollten, sind einerseits eine Unterquerung der Straßenbahntrasse mithilfe einer untergehängten Brücke (ähnlich wie es heute im Bereich Brinkstraße schon besteht) und andererseits eine ebenerdige Querung der Straßenbahn mittels eines Übergangs.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den ruhigen Gebieten: Es sollten grundsätzlich mehr Möglichkeiten geschaffen werden, sich innerhalb der ruhigen Gebiete komfortabel aufzuhalten. Dies gilt insbesondere für die relativ ruhigen Gebiete, die heute überwiegend als Wegenetz fungieren. Bänke als Orte der Immobilität und Entschleunigung tragen zu einer besseren Nutzung der Erholungsfunktion von ruhigen Gebieten bei. Die „Möblierung“ sollte jedoch (z.B. bei Waldflächen) immer maßvoll erfolgen und ist zudem immer mit der Grundstückseigentümerin oder dem Grundstückseigentümer abzusprechen. Ebenso muss die Kontrolle und Unterhaltung der Möbel gewährleistet sein. Auch eine verbesserte Beleuchtung kann dazu beitragen, ruhige Gebiete besser nutzen zu können (z.B. in der dunkleren Jahreszeit). Diese ist je nach Gebiet mal mehr, mal weniger gut umsetzbar. So sollten z.B. aus ökologischen Gründen Waldflächen nicht beleuchtet werden, da sie eine hohe Bedeutung als Lebens- und Rückzugsräume für an den Wald und Gehölze gebundene Tierarten haben.

Die zuvor genannten Beispiele sollen lediglich aufzeigen, welche Maßnahmen grundsätzlich verfolgt werden könnten, um ruhige Gebiete zu sichern und/oder weiterzuentwickeln. Da die Festlegung der ruhigen Gebiete bereits nach einem sehr strikten Schema erfolgte (siehe Kap. 6.2), stellen diese Bereiche bereits sehr gute Möglichkeiten für die Bevölkerung dar, Ruhe zu finden. Eine aktive Weiterentwicklung steht somit in keinem guten Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Sollten sich jedoch im Rahmen anderer Projekte und Planungen Einflüsse auf die zuvor genannten Verbesserungsmöglichkeiten ergeben, sollten diese auch genutzt werden.

7.7. Maßnahmen zu den aus der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Problemlagen

Wie in Kap. 4.1 dargestellt, wurde auch der Bereich der Ziegelstraße (L 4) zwischen den Kreuzungen Hanielstraße / Bergerstraße (L 462) und Karl-Heinz-Klingen-Straße / Oberhausener Straße (L 4) als Problembereich aufgenommen. Auch hier bietet sich ggf. eine (temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Maßnahme an. Daher wird die Maßnahme

- **P3 (Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 4 (Ziegelstr.) südlich der Kreuzung Hanielstr. / Bergerstr. (L 462)**

als weitere Maßnahme in den LAP mit aufgenommen. Der Bereich kann ebenso indirekt von den Maßnahmen **A1** bis **A6** profitieren sowie durch eine langfristige Anpassung der Bauleitpläne mit z.B. größeren Abständen zur Straße.



7.8. Sonstige neue Maßnahmen

Neben den bereits geplanten und angedachten Maßnahmen sowie den Maßnahmen für die ruhigen Gebiete und den Maßnahmen, die sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben haben, gibt es Maßnahmen, die im Allgemeinen zu einer zusätzlichen Senkung der Lärmimmissionen beitragen können, die jedoch nicht räumlich einzelnen Stadtgebieten zugeordnet werden können.

- **N1 Mobilitätsmanagement:** Ein zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement kann mittel- bis langfristig einen positiven Effekt auf die Verkehrsmittelwahl und -nutzung haben und somit auch zu einer Verlagerung auf lärmärmere Verkehrsmittel führen. Erste Ansätze und Projekte haben sich in der Vergangenheit hier vor allem im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements ergeben, das weiterverfolgt und intensiviert werden sollte.
- **N2 Förderung CarSharing:** In Dinslaken gibt es bislang ein relativ begrenztes CarSharing-Angebot, welches aber gut angenommen wird. CarSharing, also das Teilen eines Autos mit anderen (entweder privat oder über einen Anbieter) kann dazu beitragen, das KFZ-Aufkommen zu reduzieren. Ein CarSharing-Fahrzeug kann bis zu 20 private PKW ersetzen⁵⁹, regelmäßige Nutzer:innen der Angebote schaffen oft zumindest ihren Zweitwagen ab und/oder nutzen regelmäßiger auch andere nachhaltigere Verkehrsmittel wie den ÖPNV oder das Fahrrad⁶⁰, was wiederum auch positiv auf die Lärmsituation wirkt. Da CarSharing-Fahrzeuge (zumindest bei kommerziellen Angeboten) oft auch als Elektrofahrzeuge angeboten werden⁶¹, kann sich hier ein weiterer positiver Effekt ergeben. Somit sollte versucht werden, CarSharing-Anbieter zu unterstützen. Eine Möglichkeit wäre hier z.B. das Zur-Verfügungstellen von kostenfreien, zentralen Stellplätzen für CarSharing-Fahrzeuge. Dieses wird mit vollständiger Umsetzung der Novellierung der Straßenverkehrsordnung 2020 durch neue Verkehrszeichen im Verkehrszeichenkatalog möglich sein.
- **N3 Lärmärmere Fahrzeuge:** Hier kann die Kommune durch die weitere Umstellung ihrer Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge (vor allem im Bereich der Nutzfahrzeuge) zu einer Reduktion des Verkehrslärms beitragen. Zudem könnte im Rahmen der eventuellen Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Einfluss auf die einzusetzende Busflotte genommen werden. Zusätzlich sollten im Rahmen der Pflege großer Grünanlagen wie Parks oder Friedhöfen überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die die hier Ruhe suchenden Menschen weniger beeinträchtigen.
- **N4 Mobilstationen:** Um die inter- und multimodale Mobilität zu stärken, sollte geprüft werden, wo im Stadtgebiet die Anlage von Mobilstationen sinnvoll ist. Hierbei handelt es sich um Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad + Bus) miteinander verknüpft werden. Je nach Art, Lage und Bedeutung der Mobilstationen können neben den infrastrukturellen Elementen für die verschiedenen Verkehrsmittel (Fahrradständer, Bushaltestelle, Elektroladesäule für KFZ, CarSharing-Stellplatz usw.) auch weitere Angebote wie ein Kiosk, eine Packstation oder andere den Nutzen der Mobilstation erhöhen. Aktuell gibt es hier sowohl von Seiten des Kreises Wesel im Rahmen des kreisweiten Mobilitätskonzeptes als auch von Seiten des VRR Bestrebungen, geeignete Standorte für Mobilstationen zu finden. Die Stadt Dinslaken hat durch ihre jeweiligen Rückmeldungen zu den bisherigen

⁵⁹ siehe Website bcs

⁶⁰ ebd.

⁶¹ ebd.



Überlegungen die beiden Ansätze sinnvoll übereingebracht. Hier ist im weiteren Projektverlauf eine weitere Zuarbeit nötig und sinnvoll. Darüber hinaus sollten – im Gegensatz zu den Konzepten des Kreises und des VRR – auch Standorte von Stationen geprüft werden, die unabhängig von Haltestellen des ÖPNV sind. Gerade in hoch verdichteten Siedlungsgebieten machen Mobilstationen Sinn, denn „Mobilität fängt vor der Haustür an“. Es ergeben sich durch die Maßnahme zudem Synergien zu den Maßnahmen **A1**, **A5**, **N2**, **N5** und **N6**. Auch im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Lohberg sind Mobilstationen als wichtige Maßnahme für den Stadtteil identifiziert worden⁶².

- **N5 Berücksichtigung Lastenräder:** Lastenräder stellen eine Alternative zum Transport per KFZ dar, insbesondere von Transportgütern, die mit einem herkömmlichen Fahrrad nicht oder nur umständlich transportiert werden können (z.B. Wocheneinkauf). Neben einer Berücksichtigung von (Leih-)Lastenrädern im Rahmen der Etablierung von Mobilstationen (**N4**) kann die Nutzung privater Lastenräder z.B. durch die Ausweisung spezieller Lastenradstellplätze gefördert werden.
- **N6 Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte:** Neben der grundsätzlichen Konzeptionierung von Maßnahmen für einzelne Verkehrsträger können quartiersbezogene Mobilitätskonzepte mit genauem Blick auf die Situation vor Ort dazu beitragen, zielgerichtete weitere Maßnahmen zu entwickeln, die zu einer nachhaltigeren – und damit zumeist lärmärmeren – Mobilität beitragen können. Im Rahmen solcher Konzepte sind umfassende Analysen und eine integrierte Entwicklung von Maßnahmen, bei der alle Belange gegen- und untereinander abgewogen werden müssen, maßgeblich für eine nachhaltige Verbesserung der Gesamtsituation. Hier ist beispielhaft das Integrierte Verkehrskonzept Altstadt (IVK Altstadt) zu nennen. Der zentrale Kern von Hiesfeld wäre ein weiterer Bereich, der zukünftig von einer genaueren Betrachtung profitieren kann.

7.9. Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken

Obwohl der Schienenlärm nicht Bestandteil dieses Lärmaktionsplanes ist (siehe Kap. 2.2), soll an dieser Stelle der Vollständigkeit halber auf die Bemühungen der Stadt Dinslaken zur Verbesserung der Lärmsituation entlang der Schienenstrecke hingewiesen werden und mögliche Synergien zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen aufgezeigt werden.

Im Rahmen des seit Oktober 2019 abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens zur Bahnstrecke 2270 (siehe auch Kap. 2.2.1) hat die Stadt Dinslaken einerseits die Forderung erhoben, die noch verbleibenden geplanten Lücken in der Schallschutzwand zu schließen und diese andererseits insgesamt an vielen Stellen zu erhöhen, um eine größere Anzahl von Schutzfällen durch aktiven Schallschutz lösen zu können. Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses ist das Eisenbahnbundesamt zum Teil auf diese Forderungen eingegangen, so dass die Bahn jetzt eine durchgehende Schallschutzwand planen muss. Ein hierfür benötigtes Planänderungsverfahren soll 2021 durchgeführt werden.

⁶² siehe Stadt Dinslaken 2019: 116



Maßnahmen

Bereits die bisher im Verfahren eingeplanten Maßnahmen werden für eine Verbesserung der Schallsituation sorgen. Vergleicht man die Karte mit dem Lärmpegel aus 2008 (ohne Schallschutzmaßnahmen) mit derjenigen mit der Prognose für 2025 mit Schallschutzmaßnahmen (siehe Abb. 62a und Abb. 62b), sieht man eine deutliche Verbesserung (je dunkler die Farben dargestellt sind, desto lauter ist die jeweilige Isophone).



Abb. 61a: Lärmpegel im Istzustand (2008) (Quelle: Website Emmerich-Oberhausen b)



Abb. 61b: Lärmpegel Prognose 2025 mit Schallschutz (Quelle: Website Emmerich-Oberhausen b)

Dies wird neben dem Bau einer Schallschutzwand durch die Maßnahme des besonders überwachten Gleises (BüG) erreicht. Hierbei werden bestimmte Gleisabschnitte (in Dinslaken die gesamte Streckenlänge) schalltechnisch durch regelmäßige Kontrollen überwacht. Kommt es zu einer Überschreitung des Grenzwertes, wird eine Schleifung der Schienen veranlasst. Hierdurch kann eine Pegelminderung von bis zu 3 dB(A) erreicht werden⁶³. In Kombination mit den Schallschutzwänden können im Einzelfall so Pegelminderungen von bis zu über 19 dB(A) erreicht werden⁶⁴.

Dennoch verbleiben Fassaden, an denen die jeweils gültigen Grenzwerte überschritten werden. Diese „ungelösten Schutzfälle“ haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Dieser wird durch schalltechnische Verbesserungen an den Gebäuden gewährleistet, die eine Einhaltung der Grenzwerte im Inneren von Schlaf- und Wohnräumen gewährleisten. Neben dem Einbau von Schallschutzfenstern kommen hier z.B. schalldämmende Lüfter oder die Dämmung von Außenwänden und Dächern in Betracht. Ob und welche Maßnahme/n an einem Gebäude umgesetzt werden, wird durch unabhängige Gutachter vor Ort geprüft. Die Bahn ist als Vorhabenträgerin gesetzlich verpflichtet, die Kosten für die nötigen nachgewiesenen Maßnahmen zu 100 Prozent zu erstatten⁶⁵.

⁶³ Website Deutsche Bahn AG Lärmschutzportal; Möser 2012

⁶⁴ DB Netz AG 2017

⁶⁵ DB Projektbau 2014



Weiterhin können sonstige Entwicklungen im Bereich des Schienengüterverkehrs einen positiven Einfluss auf die Lärmsituation haben. So führt z.B. der Austausch von „lauten“ Grauguss-Bremssohlen gegen neuentwickelte Flüsterbremsen mit Verbundstoffbremsen zu einer Lärmreduktion von bis zu 10 dB⁶⁶. Erreicht der Anteil der Güterwagen mit diesen neuen Bremsen 80% am Gesamtbestand, soll bereits eine Lärmreduktion von 5 dB(A) erreicht werden⁶⁷. Ebenso ist durch das Schienenlärmschutzgesetz (SchLärmSchG) seit dem 13.12.2020 das Fahren bzw. Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, verboten.

Durch die Erweiterung der Schienentrasse um ein zusätzliches Gleis soll langfristig mehr Güterverkehr auf der Trasse unterwegs sein können. Dies wird zu einer Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene führen. Ob und inwieweit sich ein reduziertes LKW-Aufkommen auf die Dinslakener Hauptverkehrsstraßen auswirkt, kann zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht bestimmt werden.

Die Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken sollten also weiterhin beobachtet werden und die Stadt Dinslaken sollte sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch weiterhin in das Planverfahren sowie in die grundsätzliche Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes einbringen.

7.10. Zusammenfassung der Maßnahmen

In der folgenden Tabelle (Tab. 7) werden die Maßnahmen aus allen Bereichen zusammenfassend dargestellt.

Tab. 7: zusammenfassende Darstellung der Maßnahmen und Einordnung in verschiedene Maßnahmenarten (eigene Darstellung)

ID	Name
A Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm	
A1	Entwicklung des Bahnhofsplatzes zu einer Mobilstation
A2	Umbau von Straßen(-abschnitten)
A3	Verbesserungen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
A4	Fortführung des barrierefreien Haltestellenausbaus
A5	ÖPNV-Konzept
A6	Reaktivierung Eisenbahnstrecke 2271
B Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrslärm	
B1	Nordtangente Lohberg
B2	L 4 n

⁶⁶ BMVI 2016

⁶⁷ BMVI 2014



ID	Name
B3	B 8 n
B4	Umsetzung Parkraumkonzept
C Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen	
C1	Signalisierung B8
C2	Lärmarmere Asphalt
C3	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
C4	Verkehrsberuhigung Augustastraße
D Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen	
D1	Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke
P Maßnahmen für die ermittelten Problembereiche	
P1	(Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 1 (Hünxer Str.)
P2	(Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 462 im Bereich Bergerhöh / Bergerfeld
P3	(Temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 4 (Ziegelstr.) südlich der Kreuzung Hanielstr. / Bergerstr. (L 462)
R Maßnahmen zum Schutz und zur Weiterentwicklung ruhiger Gebiete	
R1	Festsetzung von ruhigen Gebieten
R2	Berücksichtigung ruhiger Gebiete im Rahmen von Planungen
N sonstige neue Maßnahmen	
N1	Mobilitätsmanagement
N2	Förderung CarSharing
N3	Lärmärmere Fahrzeuge
N4	Mobilstationen
N5	Berücksichtigung Lastenräder
N6	Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte

Mit Blick auf die zusammenfassende Tabelle enthält dieser Lärmaktionsplan also Maßnahmen unterschiedlichster Art, sowohl was Wirkung auf die Schallsituation als auch was Umsetzungszeitraum, Synergieeffekte, Kosten, Machbarkeit usw. betrifft. Viele Maßnahmen sind abhängig von bereits laufenden oder geplanten Projekten, die in ihrem Ursprung nicht aus der Lärmaktionsplanung heraus



entstanden sind. Gerade hier sollte aber immer eine Abwägung mit den Belangen der Lärmaktionsplanung geschehen.

Es sei nochmals betont, dass die in diesem Lärmaktionsplan neu entwickelten Maßnahmen alleine aus der Lärmaktionsplanung heraus entwickelt wurden und erst in den folgenden Jahren auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden müssen. In den folgenden Lärmaktionsplänen soll dargestellt werden, welche Maßnahmen umgesetzt werden konnten, welche weiterverfolgt werden müssen (und welche nicht) und auch, warum Maßnahmen ggf. nicht umgesetzt werden konnten. Hier sind dann eventuelle andere Lösungen zu entwickeln.

Aufgrund der Komplexität der Maßnahmen, der gegenseitigen Einflussnahme der Maßnahmen untereinander sowie der noch bevorstehenden Abwägung mit und gegen andere Belange können an dieser Stelle keine Aussagen über die Anzahl der eventuell von den Maßnahmen profitierenden Personen oder bezüglich der Kosten getroffen werden.

Grundsätzlich sollten neben den laufenden Projekten und Verfahren (Kategorien **A**, **B** und **D**), auf die die Stadt nur teilweise und/oder nur begrenzt Einfluss nehmen kann, diejenigen Maßnahmen prioritär verfolgt werden, auf die die Stadt relativ direkten Einfluss nehmen kann. Dies sind die Maßnahmen der Kategorien **C**, **P**, **R** und **N**, wobei hier insbesondere die Maßnahmen **C1**, **C2.1**, **C3.1** und **C3.2** zu erwähnen sind, da sich deren Umsetzung positiv auf die in Kap. 4 ermittelten Bereiche mit besonderen Problemen auswirken würde. Die dargestellten Maßnahmen (Ampelschaltungen, Asphaltierung und Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) sind auch diejenigen, die unmittelbar vor Ort ihre Wirkung entfalten.

Die Maßnahmen zum Schutz und zur Weiterentwicklung ruhiger Gebiete haben eher langfristige Auswirkungen und die sonstigen Maßnahmen wirken in der Regel nur indirekt. Nichtsdestotrotz ergeben sich auch hier wieder Synergieeffekte zu anderen Projekten und Zielsetzungen, so dass sie weder unerwähnt noch unbeachtet bleiben sollen.



8. FAZIT

Der vorliegende Lärmaktionsplan der 3. Runde für klassifizierte Hauptverkehrsstraßen zeigt zunächst die komplexen rechtlichen Hintergründe auf. Auf Basis der durch das LANUV erstellten Lärmkarten wird eine Bewertung der Schallsituation vorgenommen. Hier wird gezeigt, dass in Dinslaken nur einige wenige Bereiche unter einer hohen Belastung durch Straßenverkehrslärm leiden. Eine besondere Rolle in dem vorliegenden Lärmaktionsplan spielt die erstmalige Festsetzung ruhiger Gebiete, die bei zukünftigen Planverfahren immer beachtet werden müssen. Im Weiteren werden die Maßnahmen aus den vergangenen Lärmaktionsplänen reflektiert und dargestellt, welche Maßnahmen umgesetzt und welche angepasst oder verworfen werden müssen. Neben der Vielzahl an bereits umgesetzten, aktuell laufenden oder geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Bereichen, die sich auf die Lärmsituation auswirken, konnten einige neue Maßnahmen entwickelt werden, die in den kommenden Jahren weiterverfolgt werden sollten.

Insgesamt bildet dieser Lärmaktionsplan eine umfangreiche Grundlage für die Lärmaktionsplanung der nächsten Jahre. Bei der kommenden vierten Runde der Lärmaktionsplanung kann er als Basis für eine Fortschreibung genutzt werden. Ziel muss sein, die positive Tendenz bei den durch Lärm betroffenen Menschen weiter fortsetzen zu können.



9. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
ABS	Ausbaustrecke
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
B	Bundesstraße
bcs	Bundesverband CarSharing
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
bzw.	beziehungsweise
ca.	Circa
D	Deutschland
d.h.	das heißt / dass heißt
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
FNP	Flächennutzungsplan
ggf.	gegebenenfalls
Hrsg.	Herausgeber:in
IVK	Integriertes Verkehrskonzept
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
KFZ	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
km²	Quadratkilometer
L	Landesstraße
LANUV	Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz



Abkürzungsverzeichnis

LAP	Lärmaktionsplan
L_{day}	Lärmindex für die Schallsituation tagsüber
L_{DEN}	Lärmindex für die Schallsituation über 24 Stunden
L_{evening}	Lärmindex für die Schallsituation abends
LKW	Lastkraftwagen
L_{night}	Lärmindex für die Schallsituation nachts
m²	Quadratmeter
MULNV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
NL	Niederlande
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RLS 19	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen
RVR	Regionalverband Ruhr
TA	Technische Anleitung
Tab.	Tabelle
Tel.	Telefon
UBA	Umweltbundesamt
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil



10. QUELLENVERZEICHNIS

BlmSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz)

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BlmSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist

EU-Umgebungslärmrichtlinie

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

TA Lärm

Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)

Asmussen, B.; Degen, K.G. 2016: Luftschall und Erschütterungen aus dem Schienenverkehr, Eisenbahntechnische Rundschau, Nr. 6

zitiert nach

EBA 2018 a: 66

Bezirksregierung Düsseldorf 2011: Luftreinhalteplan Dinslaken.

Düsseldorf

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) 2014: Lärmschutz im Schienenverkehr.

Berlin

zitiert nach

EBA 2018 a: 64

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) 2016: Lärmschutz im Schienenverkehr.

Berlin

zitiert nach

EBA 2018 a: 64

Bundesministerium der Justiz (Hrsg.) 2006: Vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm

bekannt gemacht im Bundesanzeiger Nr. 154 a vom 17. August 2006

zitiert nach

LAI 2017

DB Netz AG 2012: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg: Schlussbericht zum Konjunkturprogramm II.

Frankfurt

zitiert nach



Quellenverzeichnis

EBA 2018 a: 65

DB Netz AG 2017: Vorhaben ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen - Planunterlagen
Duisburg.

DB ProjektBau 2014: Passive Schallschutzmaßnahmen bei der Lärmvorsorge – Ausbaustrecke Em-
merich-Oberhausen.
Duisburg

EBA (Eisenbahn-Bundesamt) (Hrsg.) 2018a: Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken
des Bundes.
Bonn

EBA (Eisenbahn-Bundesamt) (Hrsg.) 2018 b: Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A.
Bonn

EBA (Eisenbahn-Bundesamt) (Hrsg.) 2018 c: Lärmaktionsplan Teil B an Haupteisenbahnstrecken
des Bundes
Bonn

Fürst, Peter; Kühne, Rainer (2010): Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene.
ALD-Schriftenreihe, Band 1
Berlin
zitiert nach
LAI 2017

Krüger, F. et al. 2006: Schall- und Erschütterungsschutz im Schienenverkehr.
Expert-Verlag
zitiert nach
EBA 2018 a: 64

LAI (LAI – AG Lärmaktionsplanung) 2017: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung.
Zweite Aktualisierung

Möser, M. 2012: Technische Akustik.
Berlin: Springer Verlag
zitiert nach
EBA 2018 a: 65

MUNLV (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Lan-
des Nordrhein-Westfalen) 2008a: Besser leben mit weniger Lärm – Infos und Tipps für einen bes-
seren Lärmschutz.
Düsseldorf

MUNLV (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des
Landes Nordrhein-Westfalen) 2008b: Runderlass d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Land-
wirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008
Düsseldorf



MULNV (Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) 2018a: Besser leben mit weniger Lärm – Infos und Tipps für einen wirksamen Lärmschutz.

Düsseldorf

Richard, Jochen (Planungsbüro Richter-Richard, Aachen/Berlin) 2018: Vortrag „Lärmaktionsplanung – Chance für Gemeinden außerhalb der Ballungsräume“

im Rahmen der Veranstaltung „Lebenswerte Städte – Lärmaktionsplanung lohnt sich“ am 24.01.2018 in Düsseldorf

RVR (Regionalverband Ruhr) 2018a: Regionalplan Ruhr – Entwurfsfassung

Essen

RVR (Regionalverband Ruhr) 2018b: Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr.

Essen

RVR (Regionalverband Ruhr) 2019: Rahmen-Nutzungskonzept zur Weiterentwicklung von Haldenstandorten in der Metropole Ruhr.

Düsseldorf: LAND Germany GmbH

Stadt Bottrop 2016: Entwurf Lärmaktionsplan für die Stadt Bottrop.

Kassel: LK Argus Kassel GmbH

Stadt Dinslaken 1980: Flächennutzungsplan der Stadt Dinslaken.

127. Flächennutzungsplanänderung unter Berücksichtigung aller bis zum 14.05.2020 wirksam gewordenen Änderungen

Stadt Dinslaken 1990: Verkehrsentwicklungsplan – Band 3: Maßnahmen.

Gelsenkirchen, Aachen: Bauplan GmbH Wagner + Partner; Planungsbüro Heinz, Moritz + Partner

Stadt Dinslaken 1999: Friedhofssatzung

zuletzt geändert durch Ratsbeschluss vom 18.12.2018, mit Wirkung vom 01.01.2019

Dinslaken

Stadt Dinslaken 2010: Lärmaktionsplan Stufe I – Geräuschbelastung durch Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Dinslaken

Essen: TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG

Stadt Dinslaken 2012: Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept

Berlin: B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt MbH

Stadt Dinslaken 2013: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dinslaken.

Dortmund: Junker+Kurse

Stadt Dinslaken 2014: Lärmaktionsplan der Stufe II und Gutachten zur Lärmbelastung

Dortmund: Planersocietät



Quellenverzeichnis

Stadt Dinslaken 2017 a: Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr.
Dortmund: Planersocietät

Stadt Dinslaken 2017 b: Parkraumkonzept für die Innenstadt der Stadt Dinslaken
Bochum: Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

Stadt Dinslaken 2018 a: Handlungskonzept Wohnen.
Bochum: InWIS Forschung & Beratung GmbH

Stadt Dinslaken 2018 b: Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Dinslaken
Dortmund: Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V.

Stadt Dinslaken 2019: Integriertes Handlungskonzept Dinslaken-Lohberg 2019 – „Lohberg – Vielfalt in der Stadt“
Köln

Stadt Duisburg 2020: Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg – Entwurf 3. Stufe.
Duisburg

Steven, H.; Richard, J. 1991: Lärminderung in Wohnstraßen, Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Fahrverhalten, Geräuschemission, Abgasemission und Kraftstoffverbrauch.
Ufoplan-Forschungsbericht 105 05 207, Umweltbundesamt
zitiert nach
LAI 2017

UBA (Umweltbundesamt) 2013: Position – Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos.
Dessau-Roßlau

UBA (Umweltbundesamt) 2014 b: Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik.
Dessau-Roßlau

UBA (Umweltbundesamt) 2015: TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie – Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete
Berlin, Osnabrück: LK Argus GmbH, Universität Osnabrück

Website bcs (Bundesverband CarSharing)
<https://carsharing.de/carsharing-ist-umweltfreundlich>
Zugriff am 08.12.2020

Website Cercle Bruit
http://www.cerclebruit.ch/studies/leisereifen/Factsheet_leise_reifen_de.pdf
Zugriff am 07.12.2020

Website Deutsche Bahn AG Lärmschutzportal
<http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/>
Zugriff am 22. August 2016



zitiert nach
EBA 2018 a: 65

Website Emmerich-Oberhausen a
<https://www.emmerich-oberhausen.de/kurzportrait.html>
Zugriff am 07.12.2020

Website Emmerich-Oberhausen b
<https://www.emmerich-oberhausen.de/schallschutz.html>
Zugriff am 07.12.2020

Website Kartierung Umgebungslärm in NRW
<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>
Zugriff am 08.12.2020

Website Landesdatenbank NRW
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=previous&levelindex=3&step=1&titel=Statistik+%28Tabellen%29&levelid=1607439854494&levelid=1607439805484#abreadcrumb>
Zugriff am 08.12.2020

Website Ministerium für Verkehr des Landes NRW:
<https://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenplanung/index.php>
Zugriff am 07.12.2020

Website Projektdossier B 8 n BVWP 2030
<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B8-G10-NW-T1-NW/B8-G10-NW-T1-NW.html>
Zugriff am 08.12.2020

Website Umgebungslärm in NRW
www.umgebungslaerm.nrw.de
Zugriff am 08.12.2020

Website UBA (Umweltbundesamt):
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>
Zugriff am 07.12.2020



11. ANLAGEN

11.1. Anlage 1 – Ergebnisse der Lärmkartierung

GKZ: 05170008	Ergebnisse der Lärmkartierung	Essen, 23.01.2018
DE_j_05170008_Dinslaken	Dinslaken	

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Dinslaken

Gemeindekennzahl: 05170008
Kennung der Behörde für Lärmkartierung: DE_j_05170008_Dinslaken

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG ist:

Stadt Dinslaken, 46535 Dinslaken, Platz d' Agen 1,
www.dinslaken.de,
Herrn Stephan Dinn, Tel. 02064/66-374,
E-Mail: stephan.dinn@dinslaken.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de/lap>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 3 (2017) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.



GKZ: 05170008	Ergebnisse der Lärmkartierung	Essen, 23.01.2018
DE_j_05170008_Dinslaken	Dinslaken	

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

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

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1617	1277	878	118	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1339	1033	183	3	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	10.266546	2.995540	0.534380

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (**N**) in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	1370	472	0
N Schulgebäude	5	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0



GKZ: 05170008	Ergebnisse der Lärmkartierung	Essen, 23.01.2018
DE_j_05170008_Dinslaken	Dinslaken	

Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen

Hauptlärmquellen, welche auf das Gebiet der Gemeinde einwirken, sind

Hauptverkehrsstraßen

Name	Kennung	Kfz/a (Ø)	Lage
-	DE_NW_rd_05170008001	6,292 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
-	DE_NW_rd_05170008002	6,281 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008	DE_NW_rd_05170008003	11,135 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
-	DE_NW_rd_05170008004	9,340 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
-	DE_NW_rd_05170008005	3,306 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008	DE_NW_rd_05170008006	9,340 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0059	DE_NW_rd_05170008007	10,065 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008	DE_NW_rd_05170008008	7,935 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0462	DE_NW_rd_05170008009	3,632 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0001	DE_NW_rd_05170008010	4,055 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0004	DE_NW_rd_05170008011	3,044 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0003	DE_NW_rd_05170008012	16,472 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0003	DE_NW_rd_05170008013	21,594 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008	DE_NW_rd_05170008014	6,292 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0001	DE_NW_rd_05170008015	3,392 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0396	DE_NW_rd_05170008016	3,306 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008	DE_NW_rd_05170008017	6,281 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0004	DE_NW_rd_05170008018	4,917 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0462	DE_NW_rd_05170008019	4,438 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
-	DE_NW_rd_05170008020	7,620 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0001	DE_NW_rd_05170008021	5,824 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008 (Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05170008022	7,935 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0004	DE_NW_rd_05170008023	5,256 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008	DE_NW_rd_05170008024	4,949 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0001	DE_NW_rd_05170008025	7,620 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0462	DE_NW_rd_05170008026	3,670 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0059	DE_NW_rd_05170008027	16,932 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0008	DE_NW_rd_05170008028	7,304 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0004	DE_NW_rd_05170008029	6,376 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map

Beschreibung der Umgebung

Es liegt keine Beschreibung der Umgebung vor.



GKZ: 05170008	Ergebnisse der Lärmkartierung	Essen, 23.01.2018
DE_j_05170008_Dinslaken	Dinslaken	

Verwendete Berechnungsmethoden:

VBUS, VBUSch, VBUF, VBUI - Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006

http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/VBUS_VBuSch_VBUF_VBUI.pdf

VBEB - Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/Vorlaeufige_Berechnungsmethode_Belastetenzahlen.pdf

Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen:

Für Hauptverkehrsstraßen:

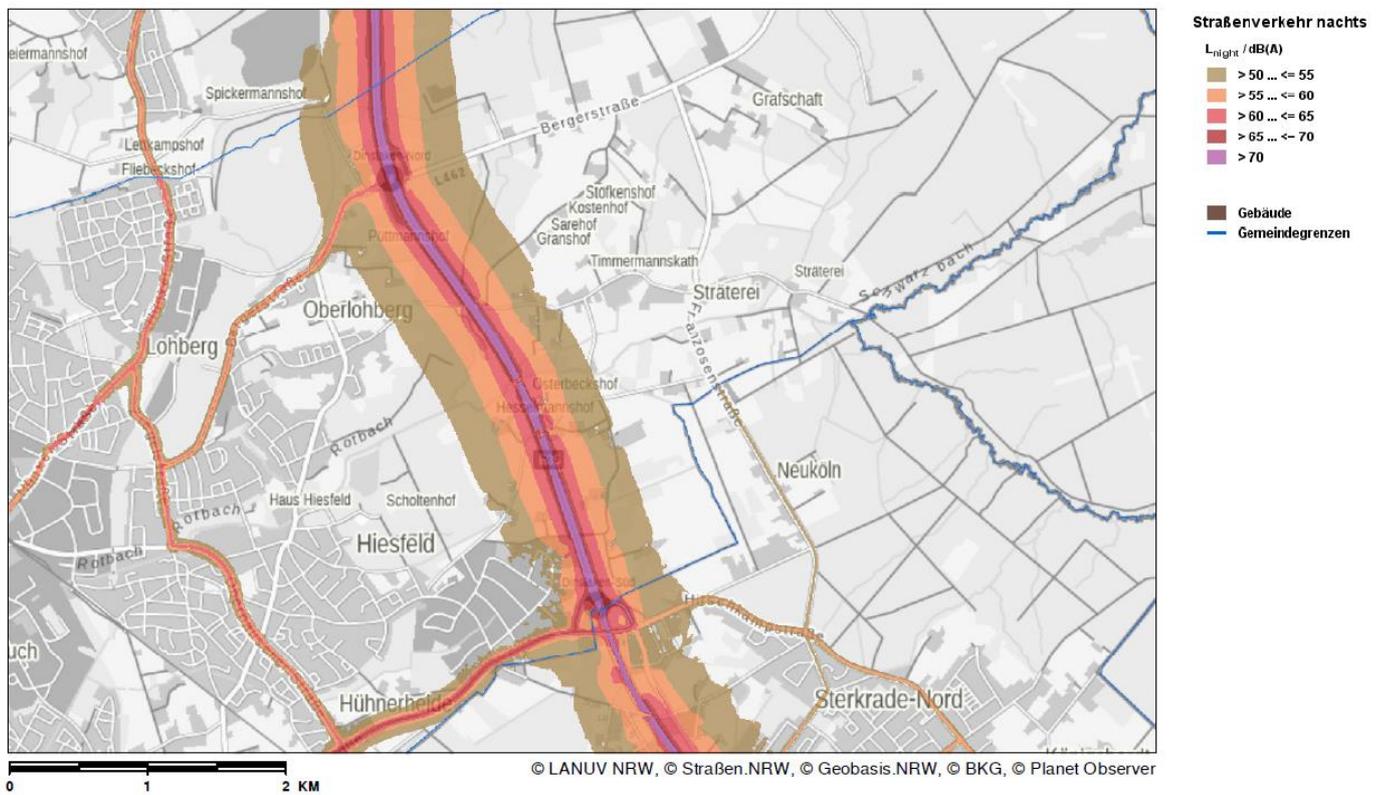
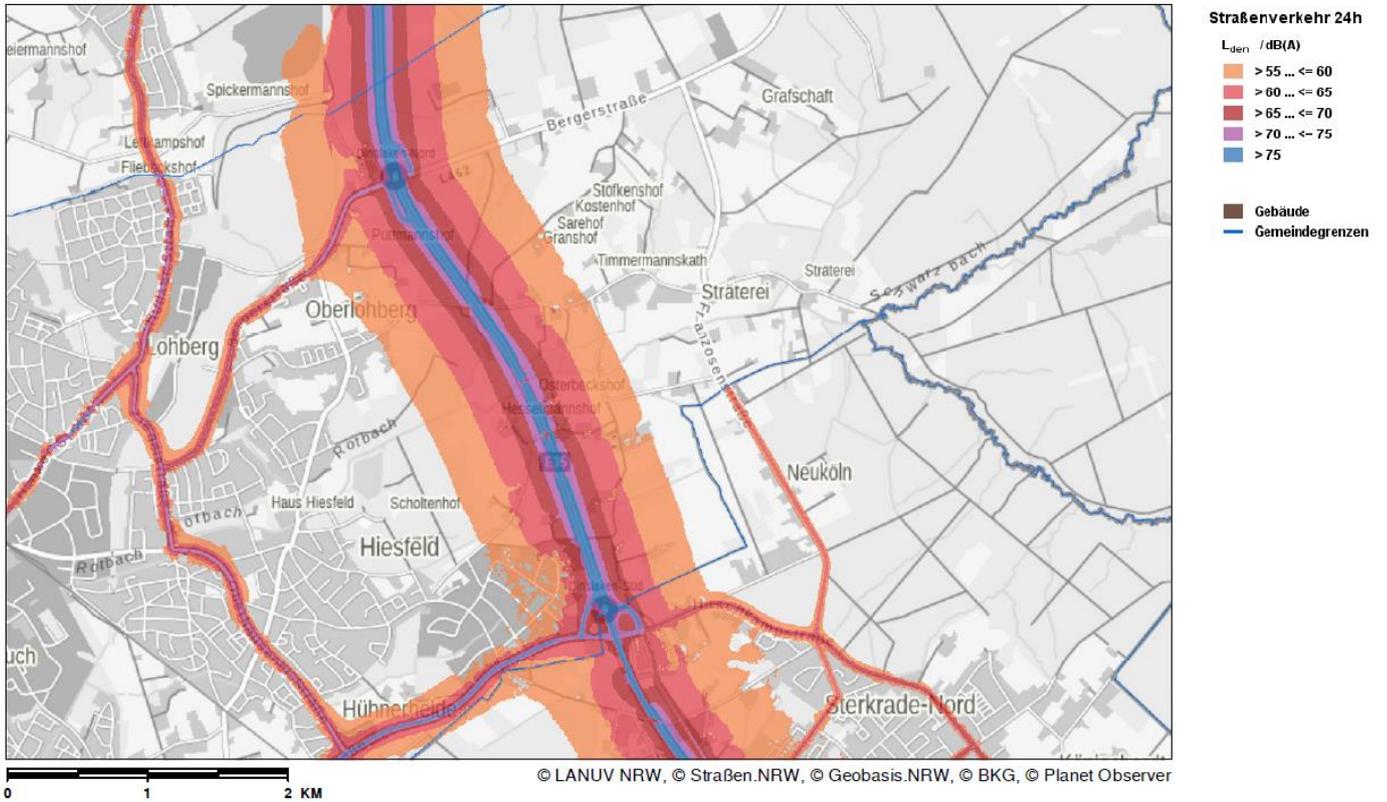
DE_j_Mroad_Lden

DE_j_Mroad_Lnight

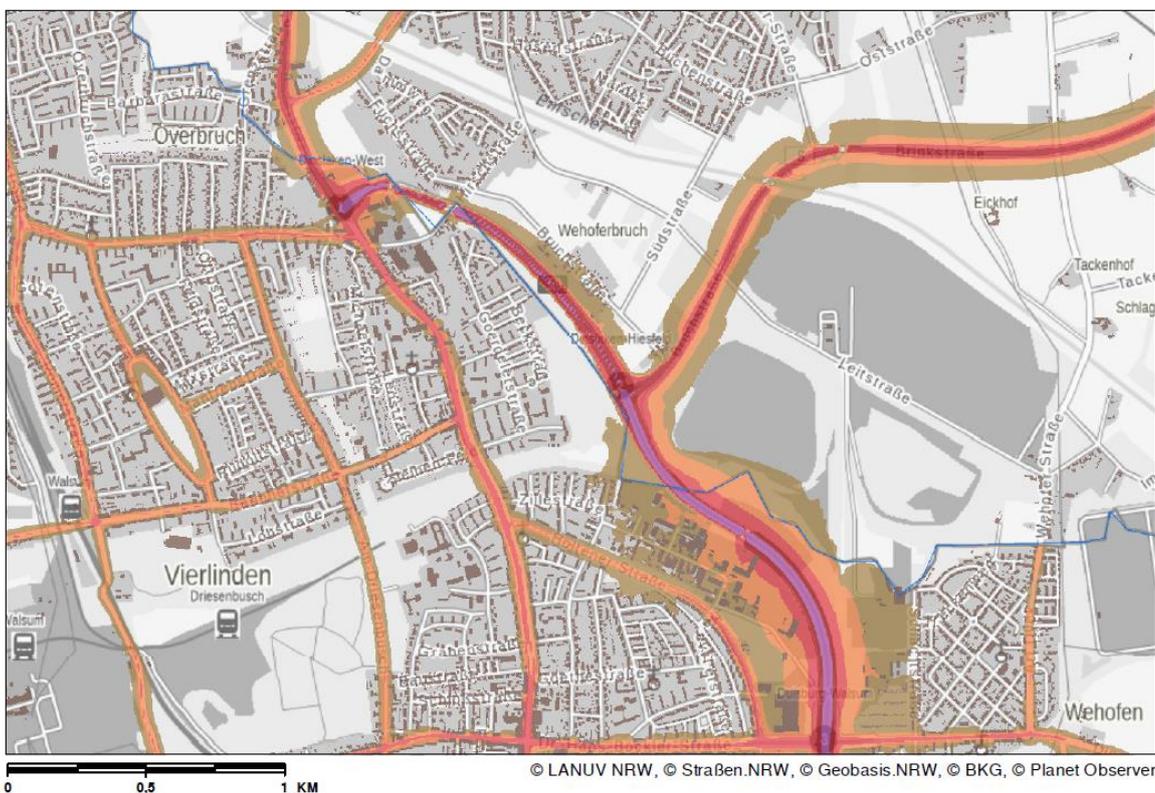
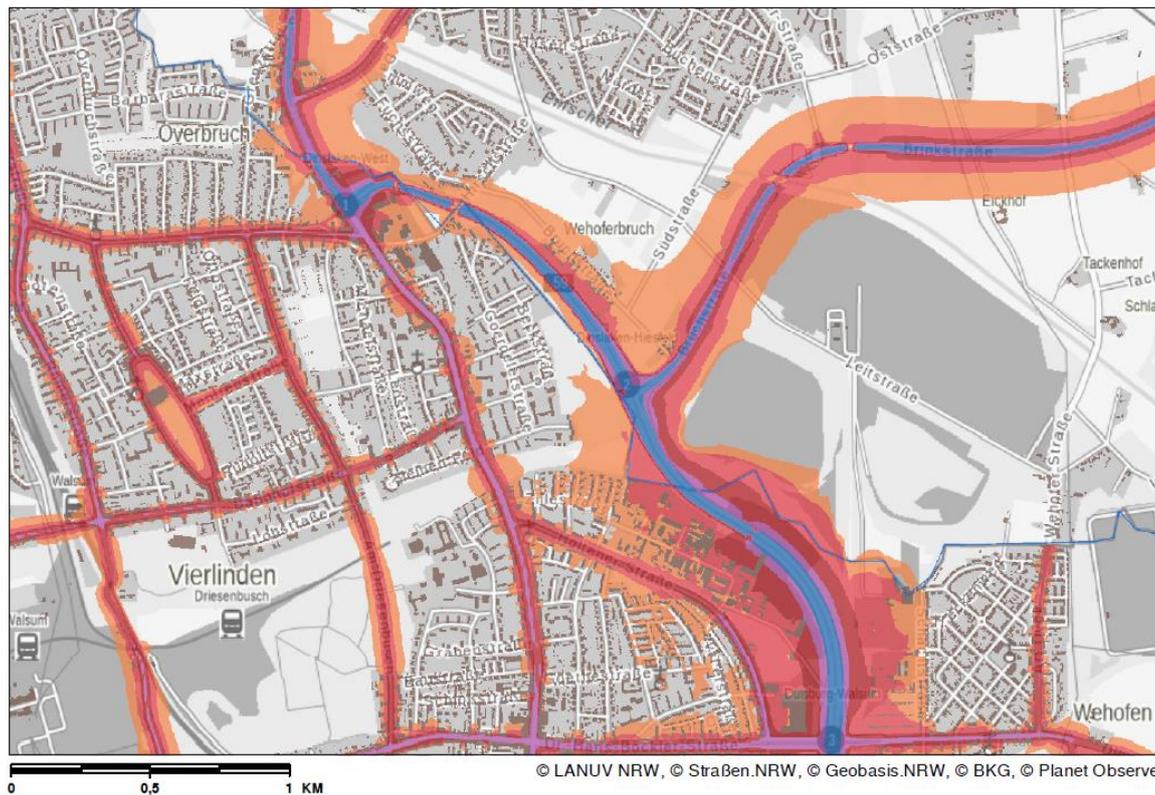


11.2. Anlage 2 - Isophonenbögen

11.2.1 A3

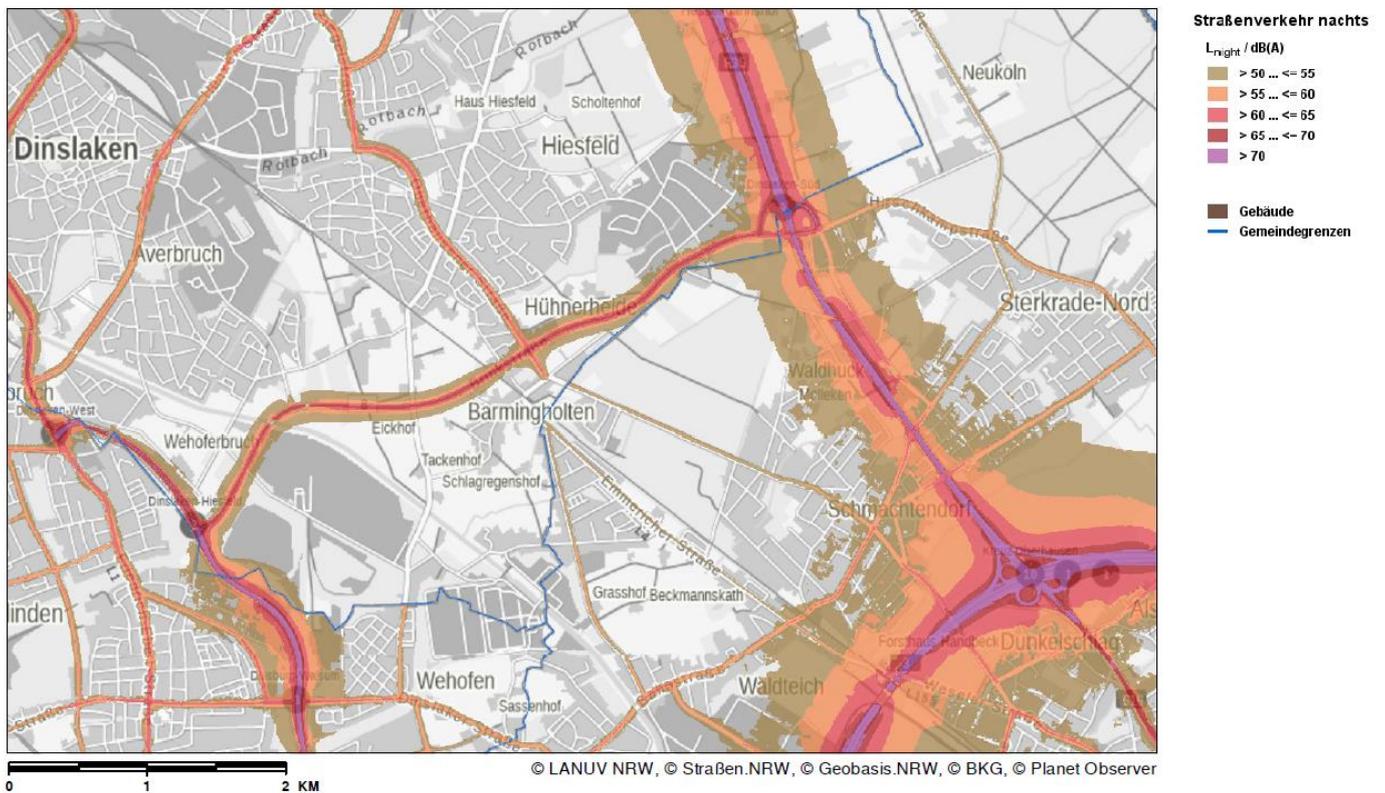
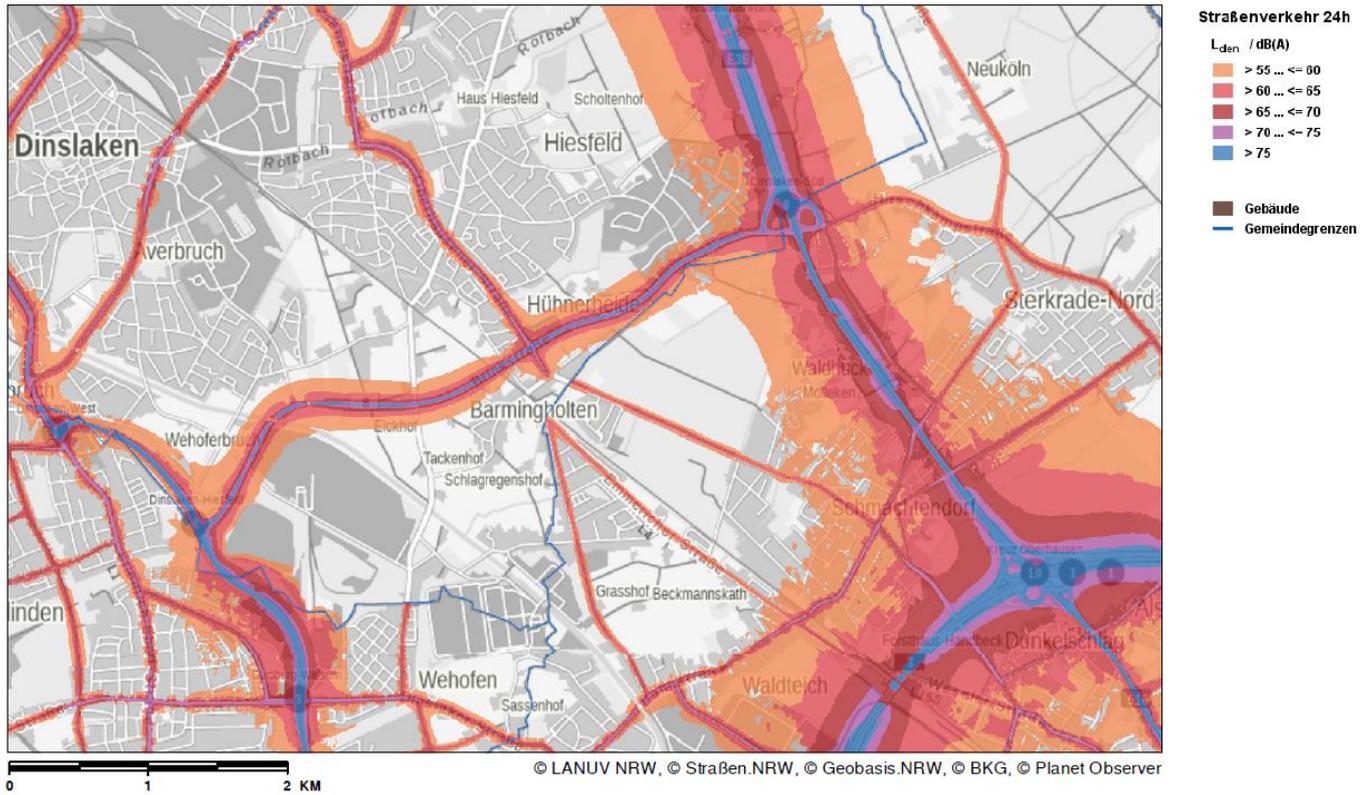


11.2.2 A 59

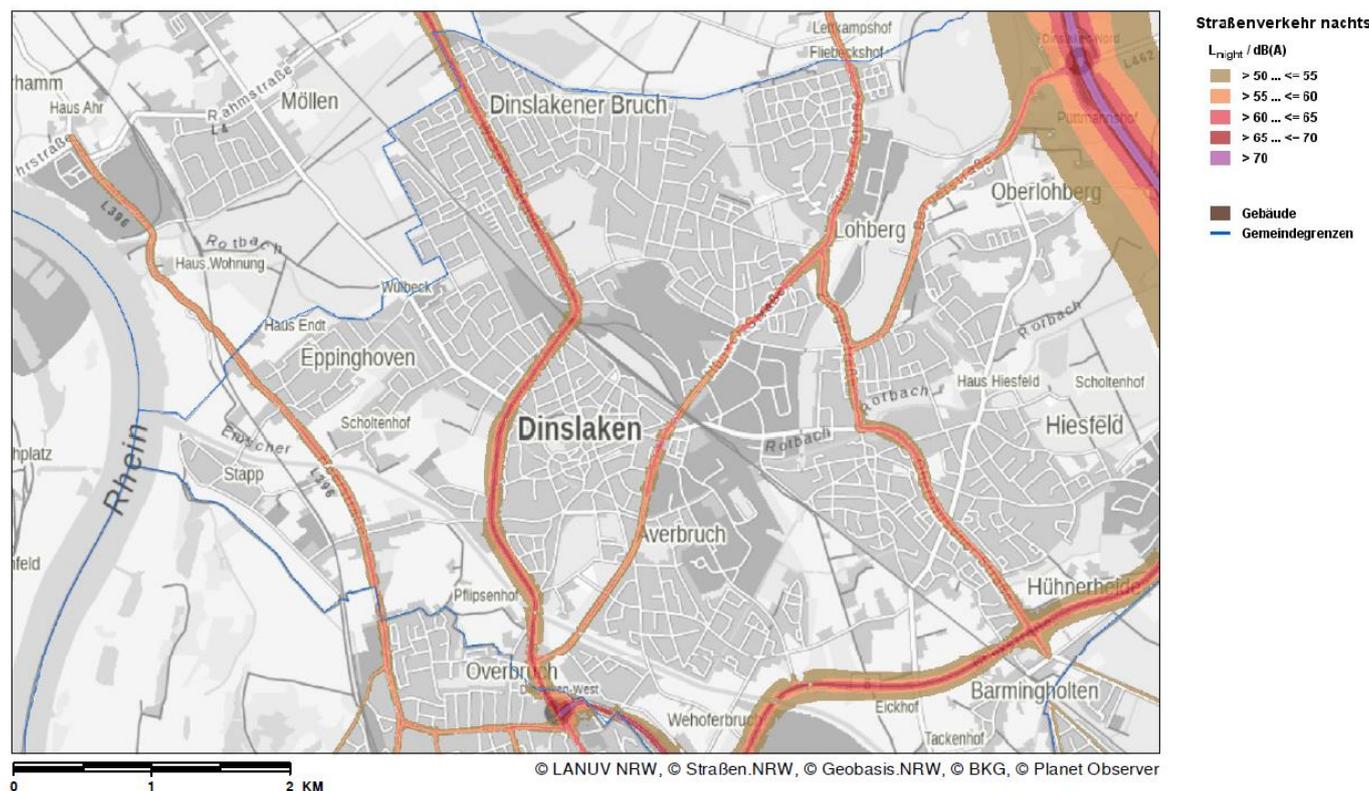
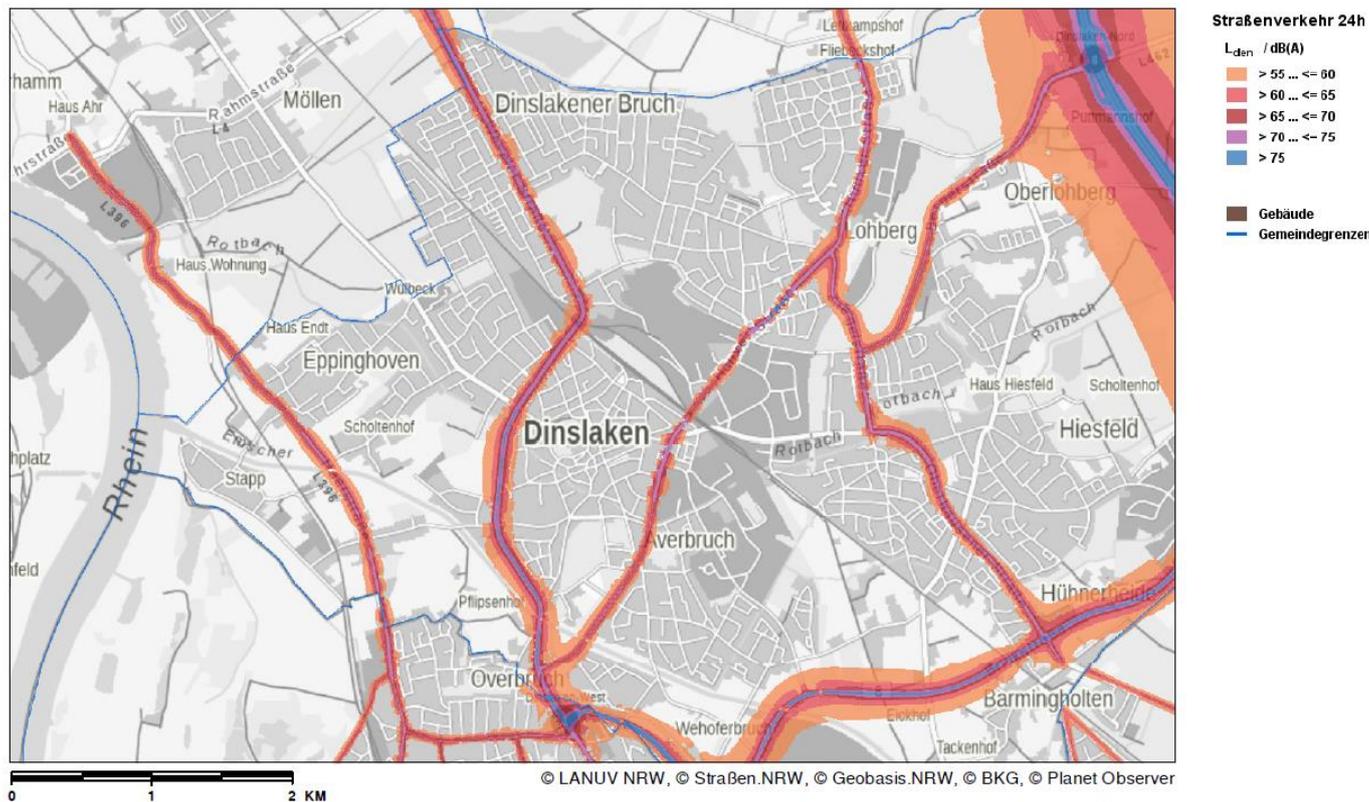


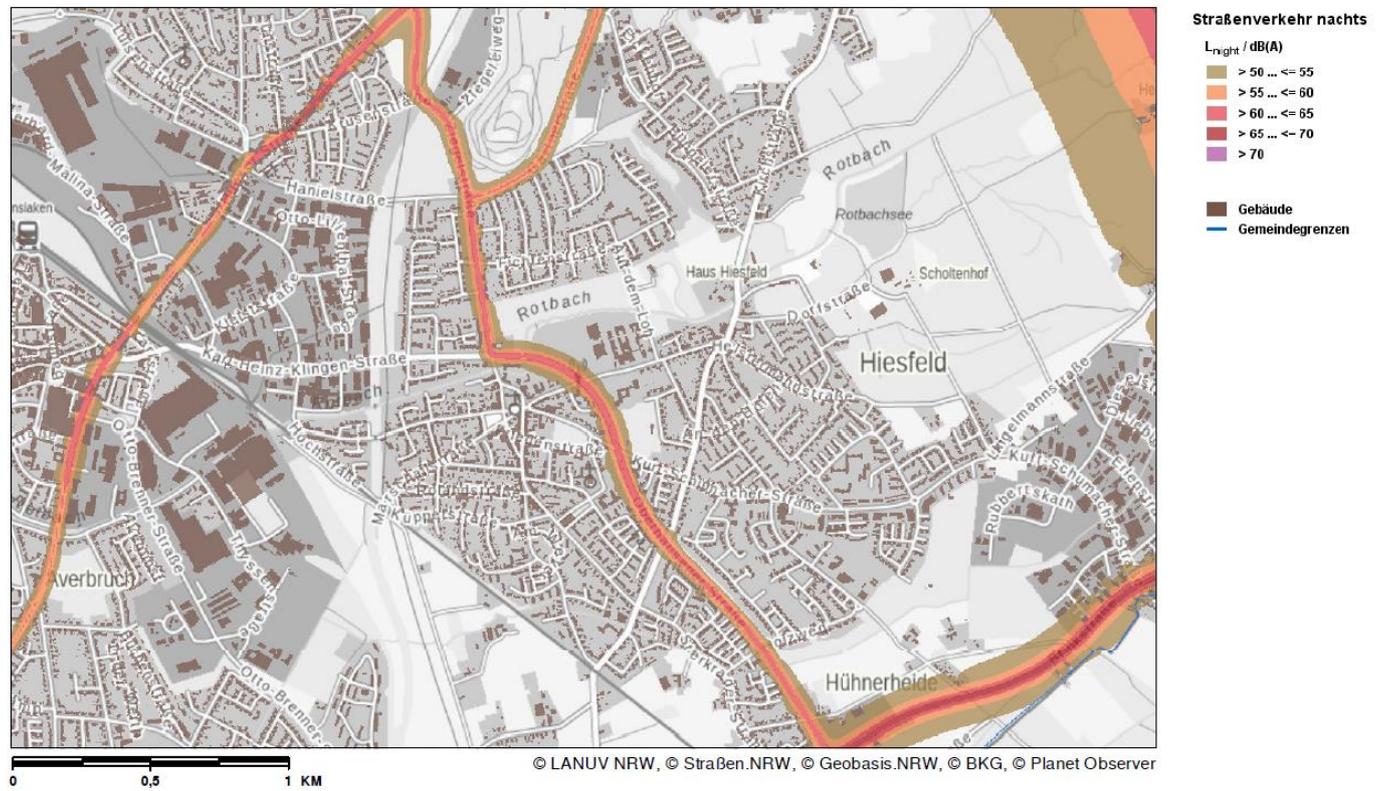
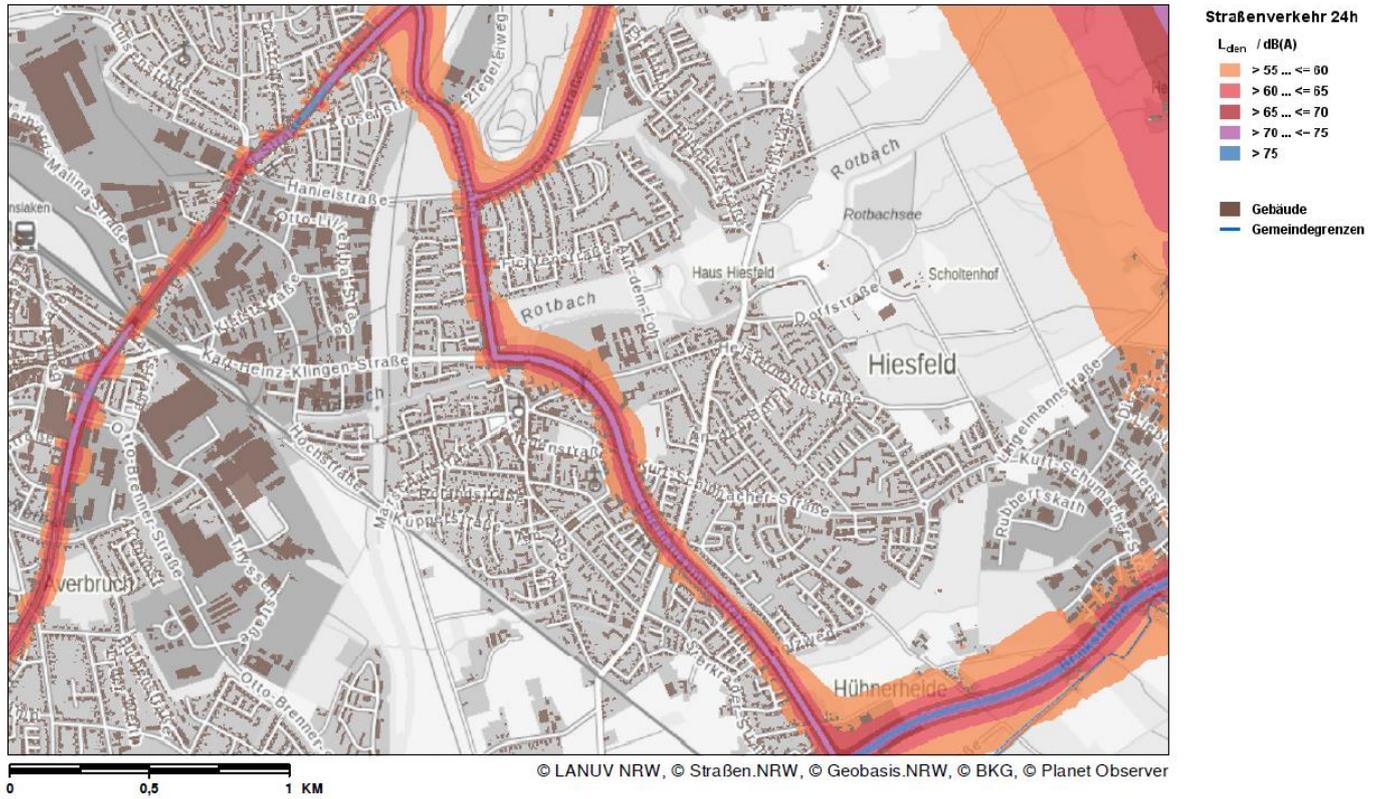
Anlagen

11.2.3 B 8 (Brinkstraße)

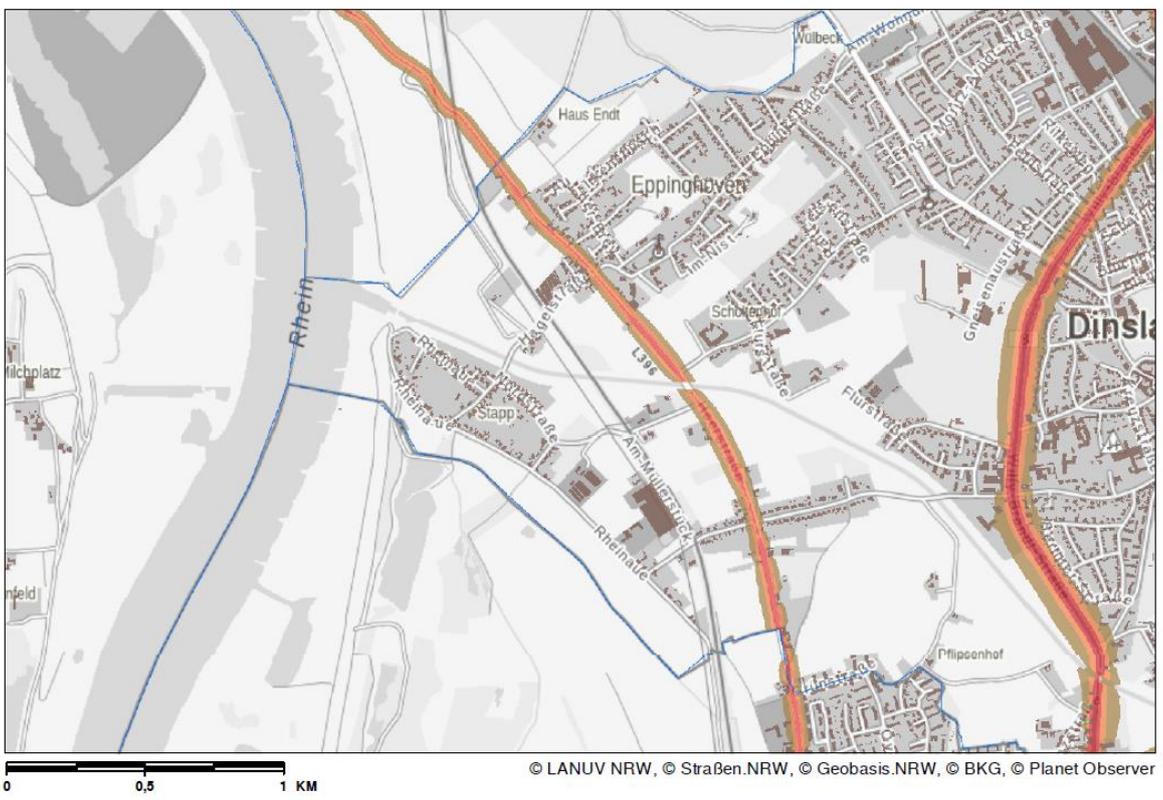
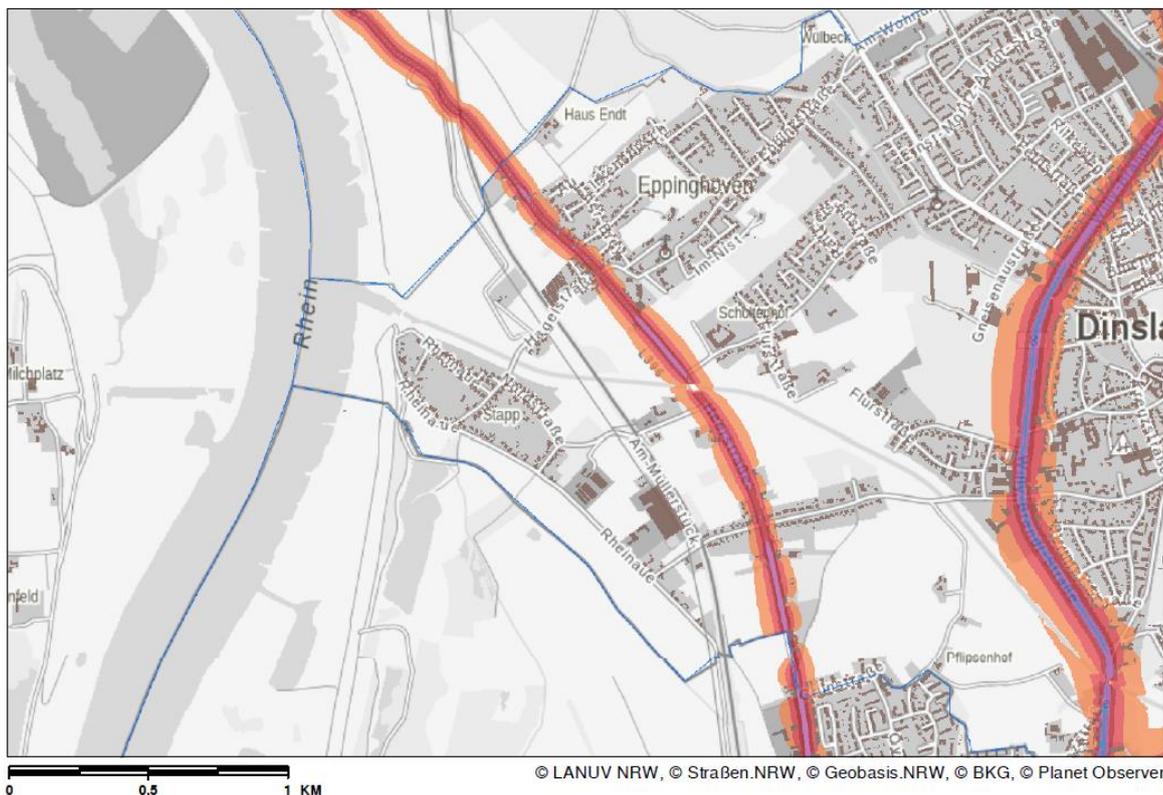


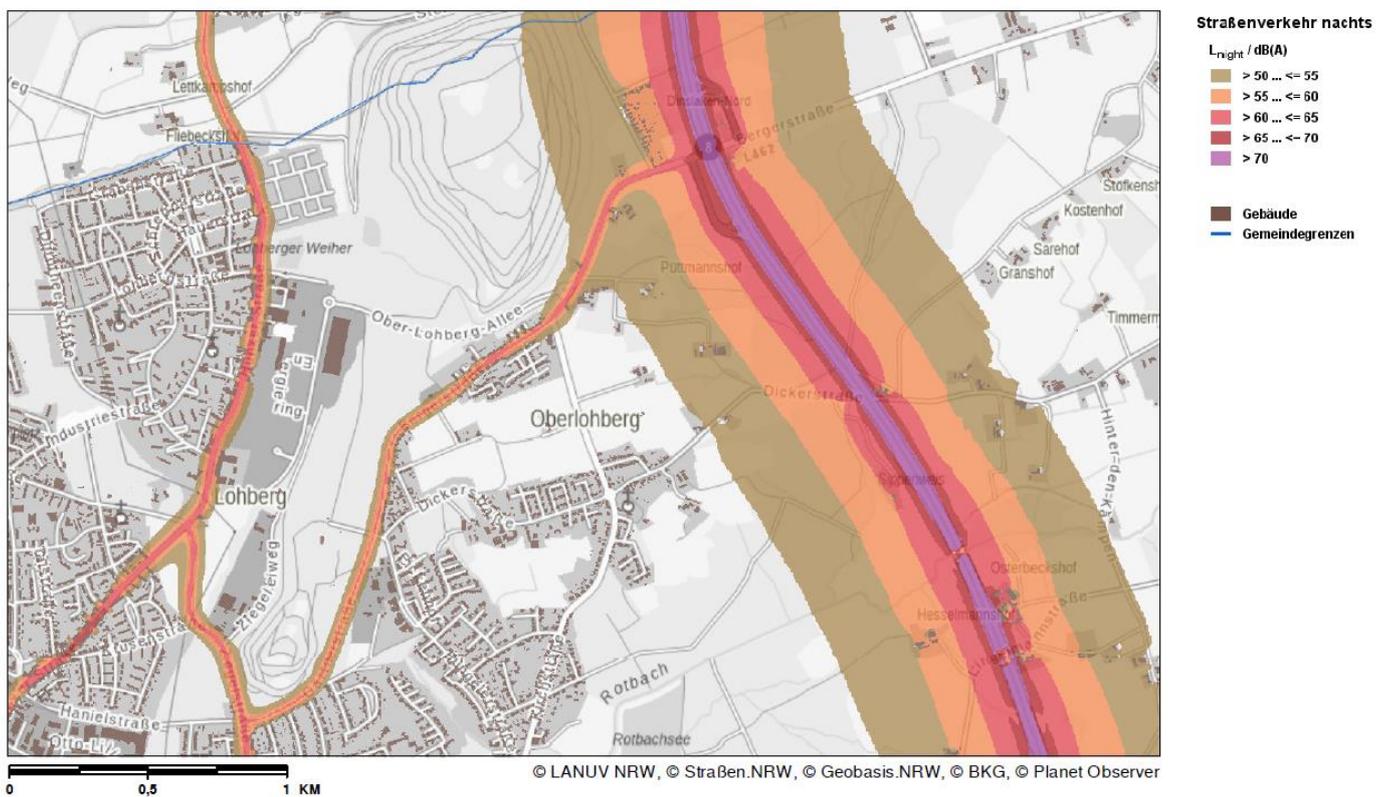
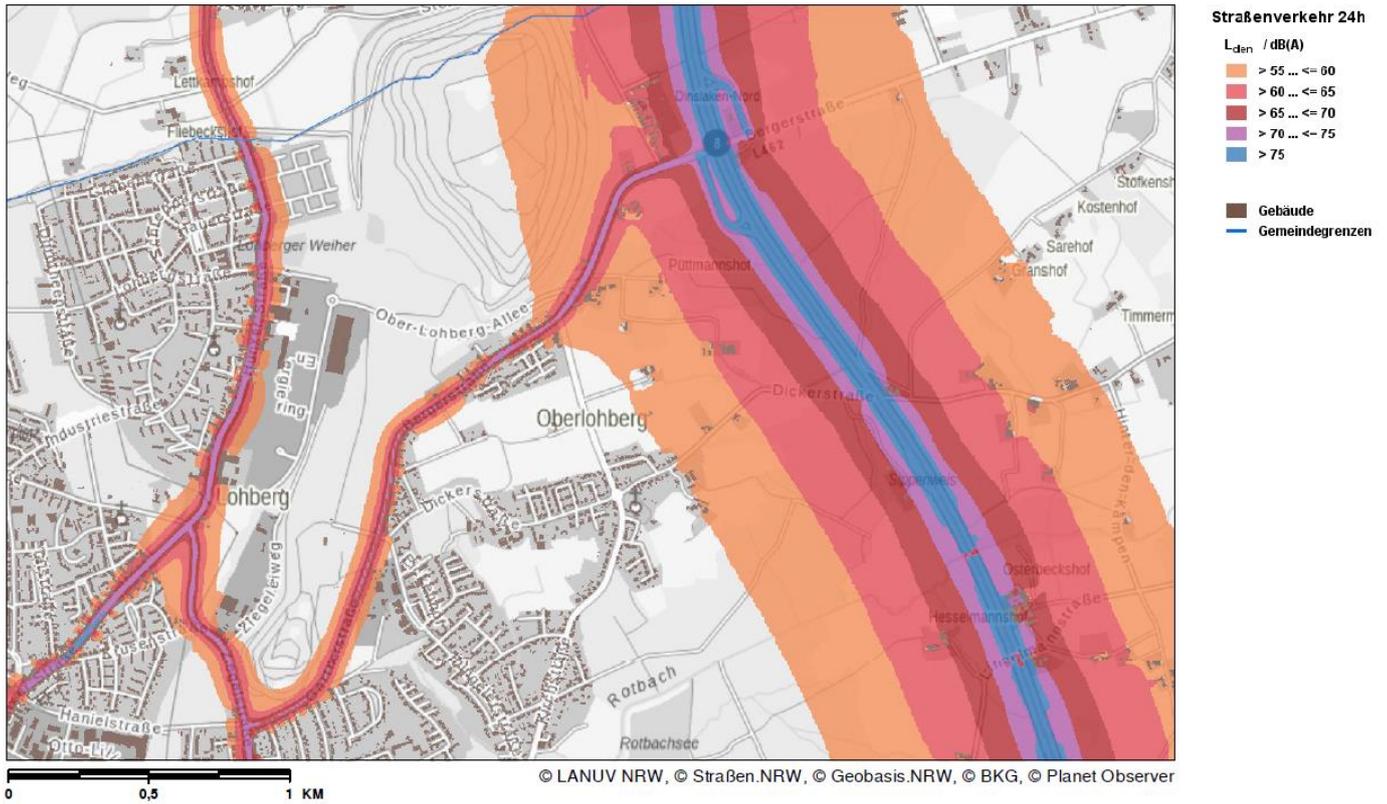
11.2.4 B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) und L 1



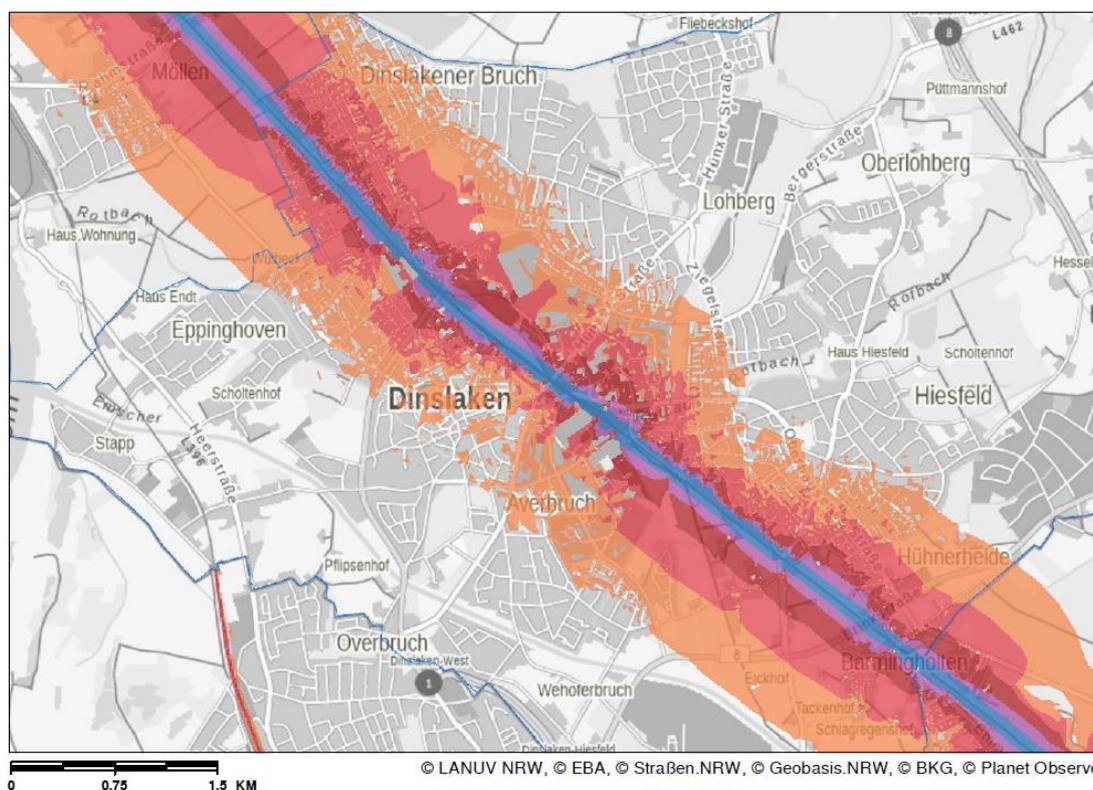
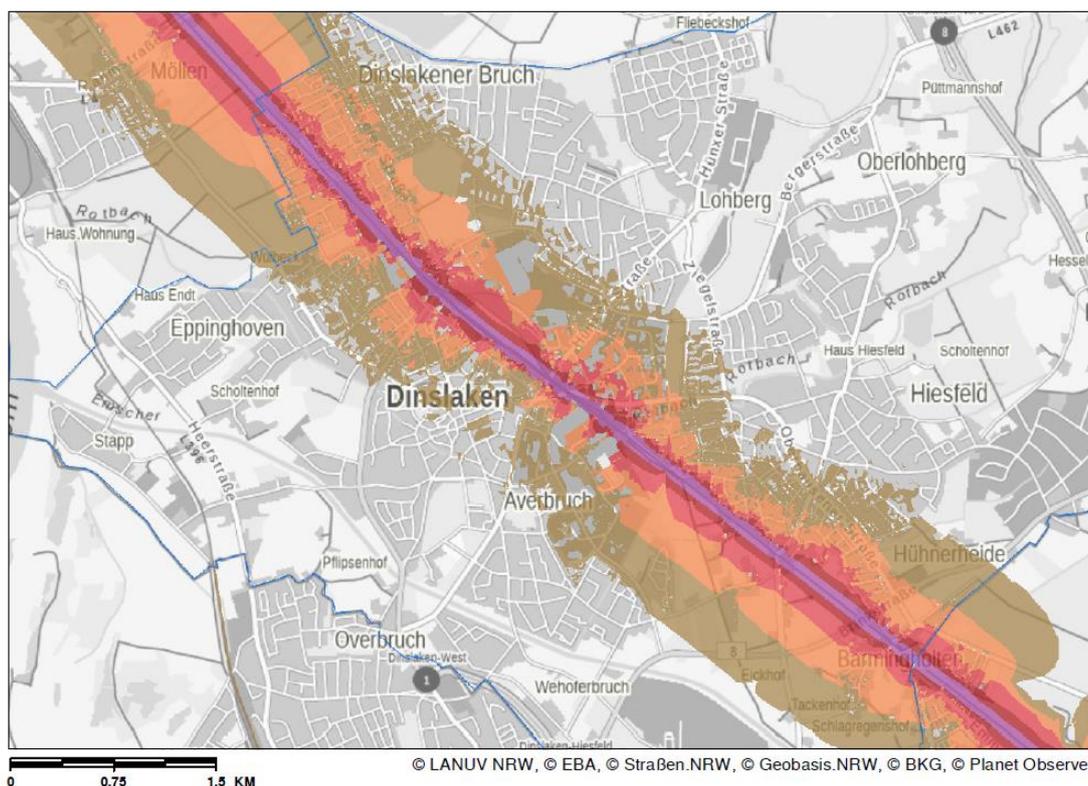


11.2.6 L 396





11.2.8 Eisenbahnstrecke 2270



11.3 Protokoll der öffentlichen Anhörungen inkl. Synopse

Im Folgenden wird das Ergebnis der Offenlegung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit gemäß § 47d (3) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 19.05. bis 30.06.2021 dargestellt. Die Spalten enthalten von links nach rechts jeweils eine laufende Nummer für die Eingaben, Informationen zur Eingabenstellerin oder zum Eingabensteller, einen Kurzinhalt der Stellungnahme sowie deren Beurteilung und das Abwägeregebnis. In der ganz rechten Spalte ist hierbei auf einen Blick abzulesen, ob der Eingabe gefolgt wird (symbolisiert durch einen grünen Kreis ●), die Eingabe lediglich zur Kenntnis genommen wird (symbolisiert durch einen gelben Kreis ●) oder ob sie abgelehnt wird (symbolisiert durch einen roten Kreis ●). Die Einschätzung bezieht sich hierbei lediglich auf die Lärmaktionsplanung. So kann es sein, dass ein Hinweis durchaus richtig ist (und ggf. auch weiterverfolgt wird), dieser aber mit der Lärmaktionsplanung nichts zu tun hat und somit „nur“ einen gelben Kreis erhält.

Aus Gründen des Datenschutzes werden die Eingaben der Bürger*innen anonymisiert dargestellt. Zudem wurden zur Vermeidung von Dopplungen gleichlautende Eingaben zu denselben Straßenabschnitten zusammengefasst.

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägeregebnis
<i>Private Eingaben</i>			
01	Anwohner:innen der Zielstraße (L 4) Ziegelstraße (L 4) im Abschnitt zwischen den Kreuzungen Hanielstr. / Gärtnerstr. (L 462) und Karl-Heinz-Klingen-Str. / Oberhausener Str. (L 4)	Die Lärmbelastung hat im letzten Jahrzehnt deutlich zugenommen. Der Straßenverkehr erzeugt eine Lärmbelastung für die Anwohner:innen. Die Straße wird mit sehr vielen LKWs, Rettungswagen mit Sirenen und aufgemotzten Autos mit sehr lautem Auspuff sowie lauten Motorrädern befahren, dadurch ist es sehr laut.	 <p>Es gibt weiterhin eine Tendenz der Zunahme des Verkehrsaufkommens, z.B. durch einen gestiegenen Motorisierungsgrad der Bevölkerung. Hierauf hat die Stadt Dinslaken nur indirekten Einfluss (siehe Kapitel 7.1). Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>  <p>Der Anteil des Schwerverkehrs wird bei der Berechnung des Lärms berücksichtigt. Rettungswagen werden durch die Vorschriften der StVO Sonderrechte im Straßenverkehr eingeräumt, hierzu gehört auch der Einsatz einer Sirene. Da die Ziele</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Die Abgase der Fahrzeuge sind im Vorgarten riechbar.</p> <p>Tagsüber entsteht teilweise ein Stau auf der Straße.</p>	<p>gelstraße die schnellste Verbindung der Feuerwache Dinslaken (Hünxer Str. / Ober-Lohberg-Allee) in Richtung Hiesfeld darstellt, ist hier naturgemäß mit einem erhöhten Aufkommen von Einsatzfahrzeugen zu rechnen. Das Befahren der Straße mit Fahrzeugen mit lauten Auspuffen oder mit lauten Motorrädern ist schwer zu kontrollieren und zu ahnden. Hier kommt hinzu, dass der Gesetzgeber Regelungen bezüglich „Posing“ wieder zurückgenommen hat und der verbleibende Tatbestand des Verursachens von unnötigem Lärm gerade einmal mit 10 € geahndet werden kann. Es werden jedoch regelmäßig intensive Kontrollen der Tuning-Szene von Seiten der Polizei durchgeführt.</p> <p>Laut der Lärmkartierung beträgt der Lärmpegel an den meisten Fassaden zwischen 65 und 70 dB(A) tagsüber und 55-60 dB(A) in der Nacht. Das Gebiet wurde in das Kapitel 4.1 aufgenommen und dort weiter behandelt. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Eine olfaktorische Beeinflussung ist nicht relevant für die Lärmaktionsplanung. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Besonders in der Hauptverkehrszeit kommt es</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Die Fahrzeugführer:innen halten sich nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, vor allem abends.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Anregung: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 oder 40 km/h, auch am Tag → Anregung: Mehr nächtliche Kontrollen der vorgegebenen Geschwindigkeit → Anregung: Installation eines stationären Blitzers → Anregung: Einbau von lärmminderndem Asphalt <p>Im Jahr 2013 oder 2014 gab es einen schweren Unfall und letztes Jahr ist ein Kind angefahren worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Anregung: Erweiterung der vorhandenen Mittelinseln um Fußgängerüberwege 	<p>auf vielen Hauptverkehrsstraßen zu Stausituationen (siehe auch oben). Bei der Schallberechnung wird immer ein Mittelungspegel gebildet, so dass einzelne laute Schallereignisse in den Ergebnissen der Berechnung nicht auftauchen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird ein Hinweis zur verstärkten Kontrolle des Straßenabschnitts an die Polizei und das Ordnungsamt weitergegeben. Die Beschäftigung mit weiteren Maßnahmen ist in Kapitel 7.7 erfolgt. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Das Unfallgeschehen ist für die Lärmaktionsplanung nicht relevant. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung zur Verbesserung der Querungssituation wurde entsprechend an den verwaltungsinternen Arbeitskreis Verkehr weitergegeben und wird dort inhaltlich behandelt. Das Ergebnis der Diskussion wird der/m Einwender:in mitgeteilt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
02	Anwohner:innen der Bergerstraße (L 462) und Kirchstraße (K 8), <i>Bergerstraße (L 462) im Abschnitt der Siedlung Bergerfeld / Bergerhöh</i>	<p>Durch den Straßenverkehr auf der Bergerstraße werden den Wohnräume und der Garten von Gebäuden an der Kirchstraße durch Lärm belastet.</p> <p>→ Anregung: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der Bergerstr.</p> <p>Durch den Verkehr auf der Bergerstraße entsteht eine Lärmbelastung für die Anwohner*innen. Die im Lärmaktionsplan beschriebene Maßnahme P2 (Temporäre Senkung der Höchstgeschwindigkeit) wird als nicht ausreichend empfunden.</p> <p>→ Anregung: In Anlehnung an Empfehlungen aus dem Lärmaktionsplan der zweiten Stufe Einfüh-</p>	<p>● Laut Lärmkartierung werden die Gebäude an der Kirchstraße lediglich durch Schallimmissionen von 55-60 dB(A) tagsüber und 50-55 dB(A) nachts betroffen, was unterhalb der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung liegt (siehe Kapitel 1.2.1). Die neu entstandenen Gebäude südlich der Kreuzung Bergerstr. / Kirchstr. konnten bei der Lärmkartierung noch nicht berücksichtigt werden, da sie zum Zeitpunkt der Erstellung noch nicht vorhanden waren. Hier kann die Kartierung der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung genauere Aussagen liefern. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>● Mit Maßnahmen für den beschriebenen Bereich (Geschwindigkeitsreduktion, Bauleitplanung) setzt sich Kapitel 7.5 auseinander. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>● Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>● Hier muss im Rahmen der Prüfung der Maßnahme ermittelt werden, was genau an der Stelle</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>zung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in Verbindung mit einem Umbau der Bergerstraße. Es wird darauf hingewiesen, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem kurzen Stück der Straße lediglich eine marginale Verlängerung der Fahrzeit bedeute und somit der Mehrwert für die Anwohner*innen den Zeitverlust für Durchfahrende übertrifft. Eine Reduzierung auf 30 km/h sei zudem laut StVO aus Gründen der Verkehrssicherheit und Schutz der Anwohner*innen vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe eine Verkehrsbelastung der Bergerstraße von ca. 12.000 KFZ/Tag angegeben wurde, im Lärmaktionsplan der dritten Runde von 10.000 KFZ/Tag die Rede ist und somit die im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe prognostizierte Verlagerung von Verkehren von der L 462 auf die Ober-Lohberg-Allee nicht stattgefunden hat.</p>	<p>möglich ist (siehe hierzu auch das im Gegensatz zum Entwurf des Planes erweiterte Kapitel 7.3). Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Die Verkehrsdaten, die der aktuellen Lärmkartierung zu Grunde liegen, stammen aus dem Jahr 2015 (Bundesverkehrswegezählung), die für den Lärmaktionsplan der zweiten Stufe aus dem Jahr 2010 (auch hier von der Bundesverkehrswegezählung). Da die Ober-Lohberg-Allee erst im Dezember 2015, also nach der Zählung in 2015, eröffnet wurde, können sich die Verlagerungseffekte noch nicht in den Daten zeigen. Dieses wird dann im Rahmen der Lärmaktionsplanung der vierten Runde kritisch eruiert werden müssen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ober-Lohberg-Allee stellt keine Umgehung für die Bergerstraße (die eine Landesstraße ist)</p>



Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Durchgangsverkehrs (min. für LKW) auf der L 462.</p> <p>Durch die Sanierung der Bergerstraße wird diese häufig viel schneller befahren als erlaubt. → Anregung: regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung, nicht nur im weiteren Verlauf der L 462, sondern insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt</p> <p>Das Neubaugebiet an der Ecke Bergerstraße / Kirchstraße mit insgesamt 21 Einheiten findet sich nicht in den Karten im Lärmaktionsplan wieder.</p> <p>Besonders die LKW werden als sehr laut empfunden.</p> <p>An der Kreuzung Kirchstraße / Bergerstraße finden regelmäßig zu schnelle Abbiegevorgänge mit entsprechender Lärmbelästigung statt.</p>	<p>dar, sondern für den Ortsteil Lohberg und damit die Hünxer Straße (L 1), insbesondere mit der geplanten Erweiterung nach Norden (siehe Maßnahme B1 Nordtangente Lohberg). Sie kann ergänzend hierzu auch eine eventuelle Entlastung für die L 462 bringen. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Es wird ein Hinweis zur verstärkten Kontrolle des Straßenabschnitts an die Polizei und das Ordnungsamt weitergegeben. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Die relativ neuen Gebäude an der Ecke Bergerstraße / Kirchstraße konnten bei der Lärmkartierung noch nicht berücksichtigt werden (siehe oben). Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Anteil des Schwerverkehrs wird bei der Berechnung des Lärms berücksichtigt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>→ Anregung: Bau einer Mittelinsel im Mündungsbereich der Kirchstraße auf die Bergerstraße zur Reduktion der Lärmbelastung durch zu schnelle Abbiegevorgänge und zur Verbesserung der Querungssituation für den Radverkehr</p> <p>Es wird kritisiert, dass im Gegensatz zum LAP der zweiten Stufe im LAP der dritten Runde keine Betroffenenzahlen für bestimmte Gebiete aufgeführt werden.</p>	<p>Die Anregung wird verwaltungsintern geprüft werden. Hier wird aber eher die Verbesserung der Querungssituation im Fokus stehen als der vermutete lärmindernde Nebeneffekt von langsameren Abbiegevorgängen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anmerkung ist korrekt. Im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe wurde zur Erstellung des Planes ein Ingenieurbüro beauftragt, welches auch die Betroffenenzahlen pro Straßenabschnitt dargestellt hat. Da diese Analyse erstens im Endeffekt keinen deutlichen Mehrwert gegenüber einer reinen Betrachtung der Lärmkarten hat (die Problembereiche entsprechen im Wesentlichen den im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe dargestellten besonders betroffenen Bereichen) und zweitens sehr aufwändig ist, wurde im Lärmaktionsplan der dritten Runde hierauf verzichtet. Diese Erläuterung wurde ergänzend in Kapitel 3 des LAP aufgenommen. Der Eingabe wird gefolgt.</p>
	Allgemeine Anmerkungen	Es wird angemerkt, dass die Maßnahmen A1 bis A6 Schönfärberei seien und dass z.B. der Umbau des Bahnhofsplatzes keine Auswirkung auf den Verkehrslärm der betroffenen Strecken habe.	In Kapitel 7.1 wird dargestellt, dass die angesprochenen Maßnahmen tatsächlich nur eine indirekte und nicht genau bezifferbare Wirkung auf die Lärmsituation haben. Dennoch sollen sie nicht unerwähnt bleiben, da sie Bestandteil einer

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Anregung: Die Stadt Dinslaken sollte eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 oder 40 (mit Ausnahmen, z.B. Brinkstraße) in den Ortschaften als mögliche Maßnahme in den Katalog mit aufnehmen. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass das (noch) durch die Landesregierung verhindert wird. Andere Länder gehen diesen Weg bereits, was auch z.B. von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) unterstützt wird.</p>	<p>grundlegenden nötigen Änderung im Verkehrsverhalten der Menschen sind und hierauf positiver Einfluss nehmen werden. Der Verkehr, der gar nicht mehr entsteht oder z.B. zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird, muss im Rahmen weiterer Maßnahmen der Lärmaktionsplanung auch nicht mehr berücksichtigt werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Straßennetz der Stadt Dinslaken ist bzgl. der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten bereits sehr differenziert. Somit sind in den Wohngebieten bereits überall Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet. Höhere erlaubte Geschwindigkeiten finden sich nur auf den Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie den kommunalen Hauptverkehrsstraßen (vgl. auch Kapitel 7.2.1) sowie im dünn besiedelten ländlichen Bereich im Osten des Stadtgebietes. Die kommunalen Hauptverkehrsstraßen sind hierbei sogar mit einer Tempo-40-Regelung versehen, was eine Besonderheit darstellt. Eine (aktuell) nicht rechtskonforme Regelung soll nicht in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden, da ansonsten auch weiteren „Wunschmaßnahmen“ Tür und Tor geöffnet werden würde. Sobald sich die gesetzlichen Bestimmungen ändern, werden</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
03	Anwohner:innen der Krusenstraße	<p>Durch den Straßenverkehr kommt es zu einer Lärmbeeinträchtigung auf der Krusenstraße, vor allem nachts.</p> <p>Der Verkehr hat zugenommen, seit die Krusenstraße keine „Anliegerstraße“ mehr ist und LKW in die Straße fahren dürfen, hierdurch gab es eine schlagartige Verschlechterung der Lärmbelastung.</p> <p>Autos und Busse fahren zu allen Tages- und Nachtzeiten durch die Straße.</p>	<p>diese auch entsprechend je nachdem konsequent angewandt und/oder politisch beraten. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Die Krusenstraße ist keine für die Lärmaktionsplanung relevante Straße, so dass hier keine Lärmkartierung vorliegt, um die Aussage zu bestätigen oder abzuweisen. Im Folgenden soll hier dennoch zu den vorgetragenen Problemen Stellung genommen werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Krusenstraße war nach den bei der Stadt vorliegenden Unterlagen noch nie eine „Anliegerstraße“ oder dies wurde schon vor sehr langer Zeit geändert. Ebenso besteht weiterhin ein LKW-Fahrverbot, für den ansässigen Gewerbebetrieb und die hierfür notwendige Anlieferung besteht ein Bestandsschutz. Die Beschwerden aus der Krusenstraße sind hinlänglich bekannt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da es kein zeitlich beschränktes Durchfahrverbot gibt, dürfen Autos auch jederzeit durch die Straße fahren. Es fahren zudem nur zwei Buslinien durch die Krusenstraße, die Linie 25 und die Linie 26. Die Linie 25 fährt hierbei stündlich zwischen ca. 6:00 und ca. 22:30 einmal pro Fahrtrichtung</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Die Fahrzeugführer:innen halten sich oft nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Verkehr wird durch am Straßenrand parkende Fahrzeuge behindert.</p> <p>→ Anregung: im Interesse aller soll aus Sicht der Anwohner:innen keine Geschwindigkeitsüberwachung stattfinden, sondern andere Mittel gefunden werden</p> <p>In der Straße wird ein Einzel-/Großhandel beliefert, hierbei stehen die LKW mit laufendem Diesel-Kühlaggregat vor dem Gebäude.</p> <p>Der Asphalt ist in einem schlechtem Zustand.</p>	<p>durch die Krusenstraße, die Linie 26 fährt zweimal morgens und zweimal nachmittags jeweils in einer Fahrtrichtung durch die Straße. Hier existiert also keine übermäßige Nutzung der Straße. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die regelkonforme Beparkung des Straßenrandes sorgt für eine Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird ein Hinweis zur verstärkten Kontrolle des Straßenabschnitts an die Polizei und das Ordnungsamt weitergegeben. Kontrollen tragen zu einer Beachtung der geltenden Regeln bei. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die hier beschriebene Lärmbelastung ist für die Lärmaktionsplanung nicht relevant (siehe auch Kapitel 5). Die Beschwerde wurde an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beschwerde wird an den DIN-Service weitergeleitet. Ein:e Straßenbegeher:in wird die Straße prüfen und die Schäden werden entsprechend der Einschätzung beseitigt.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
04	<p>Anwohner:innen der Duisburger Straße</p> <p><i>Duisburger Straße im Abschnitt zwischen der Kollingstr. und der Friedrich-Ebert-Str.</i></p>	<p>Durch Lärm von Gaststätten und Kiosken in der Innenstadt (vor allem nachts) kommt es zu gesundheitlichen Beschwerden. Der Lärm entsteht hierbei u.a. durch Musik in den Gaststätten, lärmende Kund*innen und den Aufbau von Marktständen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Anregung: Reduzierung der Öffnungszeiten in den Abend- und Nachtstunden und an Feiertagen → Anregung: Herunterregeln Musik → Anregung: Ende der Außengastronomie um 22:00 Uhr, am Wochenende um 23:00 Uhr → Anregung: Beschränkung der Straßenmusik auf erträgliche Maße <p>Lange Öffnungszeiten von Kiosken ermöglichen Jugendlichen eine längere Verfügbarkeit von stark alkoholischen Getränken, dies führt nicht nur zu Ruhestörung und Vandalismus, sondern schadet auch der Gesundheit der Jugendlichen selbst.</p> <p>Dinslaken sollte sich nicht mit einem Lärmaktionsplan profilieren, ohne den Lärm durch Gastronomie und Kioske einzubeziehen.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie im Lärmaktionsplan dargelegt (siehe Kapitel 1 und 5) hat dieser nur den Umgang mit Lärm von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen zum Inhalt. Hier können somit weder Aussagen zur Lärmsituation in der Fußgängerzone getroffen werden, noch kann hier Stellung zu den Anregungen genommen werden. Die Beschwerden und Hinweise wurden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hier spielen andere Gesetze und Bestimmungen eine Rolle, die nichts mit der Lärmaktionsplanung zu tun haben. Relevant für die Lärmaktionsplanung sind nur lärmbedingte Gesundheitseinflüsse.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Erarbeitung des Lärmaktionsplanes geschieht aufgrund von rechtlichen Vorgaben. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
05	Anwohner:innen der Steinbrinkstraße Steinbrinkstraße	<p>Es wird der Aussage gefolgt, dass Maßnahmen für den Problembereich Steinbrinkstraße wie z.B. der Bau von Schallschutzwänden an der A 3 in keinem guten Kosten-/Nutzen-Verhältnis stehen. Hier sei es deshalb umso entscheidender, alle möglichen sonstigen Maßnahmen zu ergreifen. Neben der Lärmbelastung durch die A 3 und die L 462 wird auch die Steinbrinkstraße selbst als Lärmquelle betrachtet. Diese wird werktags ab ca. 4:30 Uhr als inoffizieller Autobahnzubringer genutzt, wodurch eine nächtliche Lärmbelastung herrscht. Die gerade und frei einsehbare Streckenführung der Straße führt zur Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeit. Bei der damaligen Anlage der Straße wurde diese als notwendig für die anliegende Land- und Forstwirtschaft begründet, es fand jedoch nie eine entsprechende Anordnung von Schildern statt. Seit den 1990er Jahren wird von Politik und Verwaltung Dinslakens immer auf zukünftige Entlastungen durch die L 4 n bzw. Nordtangente hingewiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Anregung: Komplettspernung der Steinbrinkstraße ab Egerheide → Anregung: Umwidmung in eine Anliegerstraße → Anregung: Durchfahrtsverbot zur Nachtzeit ab Egerheide 	 <p>Da die Steinbrinkstraße keine für die Lärmaktionsplanung relevante Straße ist, liegt hier keine Lärmkartierung vor, um die Aussage zu bestätigen oder abzuweisen. Aufgrund der Aufnahme der Siedlung als Problembereich wird im Folgenden weiter auf die Eingabe eingegangen. Vorliegende ältere Verkehrszahlen belegen die überwiegende Nutzung der Straße in Fahrtrichtung Süden sowie die häufige Überschreitung der Geschwindigkeit in dieser Richtung. Zur weiteren Bestätigung und ggf. Lösungsfindung wird das Problem an den verwaltungsinternen Arbeitskreis Verkehr weitergeleitet. Ob und inwieweit eine der vorgeschlagenen Anregungen eine sinnvolle Lösung darstellen kann, wird dort erörtert werden.</p> <p>Es wird zudem ein Hinweis zur verstärkten Kontrolle des Straßenabschnitts an die Polizei und das Ordnungsamt weitergegeben.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
06	Anwohner:innen der Kirchstraße (K 8) und Bergerstraße (L 462) <i>Kirchstraße (K 8) im Abschnitt zwischen der Bergerstraße und der Dickerstraße</i>	<p>Es wird kritisiert, dass an der Kirchstraße eine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gilt, während im südlich anschließenden Bereich eine geringere Geschwindigkeit erlaubt ist. Auch an der Kirchstraße gibt es psychische und physiologische Folgen der Lärmbelastung.</p> <p>Die psychischen und physiologischen Folgen der Lärmbelastung an der Kirchstraße sind mit denen der L 462 gleichzusetzen.</p> <p>→ Anregung: Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf max. 50 km/h. Auch hier wird (s.o.) auf die Empfehlung der WHO bzgl. eines Tempolimits von 30 km/h in Städten hingewiesen.</p>	<p>Zunächst sei darauf hingewiesen, dass die Kirchstraße keine für die Lärmaktionsplanung relevante Straße ist, so dass hier keine Lärmkartierung vorliegt, um Aussagen bzgl. einer Lärmbelastung zu bestätigen oder abzuweisen. Im Folgenden soll hier dennoch zu den vorgetragenen Problemen Stellung genommen werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Kirchstraße ist von der Verkehrsbedeutung her nicht mit der L 462 vergleichbar, die Verkehrsmenge ist im Vergleich nur ein Fünftel so hoch. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da sich der Arbeitskreis Verkehr mit der Thematik der Geschwindigkeit auf der Kirchstraße in den Jahren 2020 und 2021 bereits intensiv beschäftigt hat, kann hier bereits das Ergebnis der umfangreichen Prüfung dargelegt werden: Es konnte bei ausreichender Würdigung der Sach- und Rechtslage keine Notwendigkeit für das unverhältnismäßige Eingreifen der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gesehen werden. Zu der Anregung bzgl. der WHO-Empfehlung sei auf die Ausführungen zur Bergerstraße</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		Die Kirchstraße wird zudem von zahlreichen Ausflügler*innen, Radfahrenden, Fußgänger*innen und Kindern genutzt, es leben auch viele Tiere (Rehe und Frösche) in dem Bereich.	unter Punkt 02 verwiesen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.  Die Nutzung der Straße durch verschiedene Personengruppen ist nicht relevant für die Lärmaktionsplanung, ebenso die Anwesenheit von Tieren. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
<i>Eingaben durch Träger:innen öffentlicher Belange</i>			
07	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	Zum Beteiligungsverfahren wird gemeldet, dass Belange der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) nicht betroffen sind. Es wird um zukünftige Beteiligung in der Angelegenheit gebeten.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.  Eine weitere Beteiligung in der Zukunft wird von Seiten der Stadt Dinslaken ebenfalls positiv bewertet und hiermit zugesagt. Der Eingabe wird gefolgt. 
08	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	Es bestehen keine Bedenken bzgl. der Ausweisung von Waldflächen als „ruhige Gebiete“ oder „relativ ruhige Gebiete“, da diese bereits heute durch Erholung suchende Bevölkerung aufgesucht werden. Es wird darauf hingewiesen, dass eine „Möblierung“ von Waldflächen (Seite 87 im Entwurf des Lärmaktionsplanes) maßvoll erfolgen sollte. Das Aufstellen von	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.  Im Entwurf des Lärmaktionsplanes wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität (u.a. durch Aufstellen von Bänken) lediglich als grundsätzlich

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Bänken ist zudem mit dem Waldbesitzer / der Waldbesitzerin abzustimmen. Die Bänke sind regelmäßig auf ihren verkehrssicheren Zustand hin zu kontrollieren. Es ist vorab festzulegen, wer hierfür verantwortlich ist.</p> <p>Einer ggf. vorgesehenen nächtlichen Beleuchtung von Wäldern wird aus ökologischen Gründen nicht zugestimmt. Hier wird auf die hohe Bedeutung von Waldflächen als Lebens- und Rückzugraum für an den Wald und Gehölze gebundene Tierarten verwiesen.</p> <p>Bezüglich der Maßnahmen B1 bis B3 wird darauf aufmerksam gemacht, dass der Neubau von Straßen - sofern hierdurch Wald in Anspruch genommen oder Wald durchschnitten wird - aus forstbehördlicher Sicht kritisch gesehen wird.</p>	<p>mögliche Maßnahme dargestellt, um ruhige Gebiete besser für eine Erholung nutzbar zu machen. Es wurde aufgrund des Hinweises ein kurzer Absatz zum Thema „Möblierung von Waldflächen“ ergänzt. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Im Entwurf des Lärmaktionsplanes wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität (u.a. durch eine verbesserte Beleuchtung) lediglich als grundsätzlich möglich dargestellt, um ruhige Gebiete besser für eine Erholung nutzbar zu machen. Es wurde aufgrund des Hinweises aber ein kurzer Absatz ergänzt, der Waldflächen für eine Beleuchtung ausschließt. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Bei den Maßnahmen B1 bis B3 handelt es sich um Maßnahmen, die nicht aus der Lärmaktionsplanung heraus entwickelt wurden, sondern hier lediglich zur Kenntnis und zur Einbettung in den Gesamtkontext aufgeführt wurden. Bei den aufgeführten Vorhaben erfolgt jeweils eine separate Beteiligung der verschiedenen Träger öffentlicher Belange sowie eine Abwägung zwischen den unterschiedlichen Raumansprüchen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		Es wird ein redaktioneller Hinweis bezüglich verrutschter Abbildungsnummerierungen in Kapitel 6.3 gegeben.	Die Abbildungsnummerierungen wurden angepasst. Der Eingabe wird gefolgt. 
09	Stadt Duisburg	<p>Es bestehen keine Bedenken zum Lärmaktionsplan der dritten Runde für Hauptverkehrsstraßen in Dinslaken.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Lärmkartierung für die Willy-Brandt-Straße (B 8), fortgeführt als Friedrich-Ebert-Straße auf Duisburger Stadtgebiet, an der Stadtgrenze einen Lärmpegelsprung aufweist.</p> <p>→ Anregung: Im Rahmen der Kartierung der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung sollten die vorhandenen Zähldaten auf kurzem Wege ausgetauscht werden, sodass mit gleichen Verkehrszahlen gerechnet werden kann.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. </p> <p>Der Hinweis ist korrekt, im Text für den Problem-bereich 3 (Kapitel 4) wird nun darauf hingewiesen. </p> <p>Der Eingabe wird gefolgt. </p>
10	Emschergenossenschaft/ Lippeverband	Es bestehen keine Bedenken und keine Hinweise zum Lärmaktionsplan der dritten Runde für Hauptverkehrsstraßen in Dinslaken.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. 

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
11	Landesbetrieb Straßen.NRW	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Stellungnahmen zu den Lärmaktionsplänen der ersten und zweiten Stufe weiterhin ihre Gültigkeit haben.</p> <p>Es wird der Hinweis gegeben, dass sich der Lärmschutz an bestehenden Straßen nach bundesweit festgelegten Regelungen richtet. Die Ermittlung und Bewertung der Lärmsituation erfolgt gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19“. Demnach muss zur Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen die Grundvoraussetzung der maßgeblichen Immissionsgrenzüberschreitung in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung erfüllt sein. Die Art der baulichen Nutzung ist hierbei den Festsetzungen der Bebauungspläne zu entnehmen. Grundlage der von Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionsplanung sind dagegen die Regelungen der §§ 47a-f BImSchG. Danach erfolgen lärmtechnische Berechnungen gemäß der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – VBEB“, welche den Erfordernissen der Anhänge I und II der Umgebungslärmrichtlinie angepasst ist. Ein direkter Vergleich der beiden Rechenwege ist nicht möglich.</p> <p>Der Landesbetrieb kann lediglich eine Überprüfung im Rahmen der für Straßenbauverwaltungen geltenden</p>	<p>● Auf die Inhalte der damals abgegebenen Äußerungen wurden bereits in der jeweiligen Synopse eingegangen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>● Auf die Unterschiede der Rechenverfahren und die sich daraus ergebende Konsequenz wurde in Kapitel 1.2.4 eingegangen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>● Im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird die Stadt Dinslaken Kontakt mit dem</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>RLS-19 durchführen. Dies war für die im Lärmaktionsplan angegebenen Straßenabschnitten aufgrund der Kürze der Auslegungsfrist des Planes nicht vorab möglich.</p> <p>Zu den Ruhigen Gebieten wird ausgeführt, dass für den Landesbetrieb weiterhin die Ausweisung der Gebietsarten in den Bebauungsplänen mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten relevant ist.</p>	<p>Landesbetrieb aufnehmen, um die entsprechenden Straßenstellen anhand der RLS-19 berechnen zu lassen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Festsetzung ruhiger Gebiete hat – wie in Kapitel 6 beschrieben – vor allem den Ansatz, diese als abwägungsrelevant für nachfolgende Planungen zu machen. Ob und wie die ruhigen Gebiete in welchen nachfolgenden Planungen und Verfahren berücksichtigt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
		<p>Es wird angemerkt, dass Sanierung, Markierung, Signalisierung und Ausbau von Radwegen mit der Abteilung Betrieb und Verkehr des Landesbetriebes unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und der Regelungen der StVO abgestimmt werden bzw. dort beantragt werden müssen.</p>	<p>Wie bereits in der Vergangenheit geschehen, sollen auch weiterhin alle Maßnahmen, die den Landesbetrieb aufgrund seiner Zuständigkeit als Straßenbaulastträger betreffen, mit diesem abgestimmt werden. Die Regelungen der StVO sind hierbei natürlich zwingend einzuhalten. Der Eingabe wird gefolgt.</p>
		<p>Ob und inwieweit sich Verbesserungen im Radverkehr positiv auf den Schallpegel auswirken, kann von Seiten des Landesbetriebes nicht beurteilt werden.</p>	<p>Dies kann – wie in Kapitel 7.1 – dargestellt, auch von Seiten der Stadt nicht differenziert beurteilt werden. Dennoch sollte die Förderung des Radverkehrs nicht unerwähnt bleiben, da sie Bestandteil einer grundlegenden nötigen Änderung</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Zu Fahrbahnbelägen im Allgemeinen und zur Maßnahme C2 Lärmarmer Asphalt im Speziellen wird berichtet, dass der Einbau lärmindernden Asphaltes vom Landesbetrieb bei jeder Fahrbahnsanierung überprüft wird. Diese erfolgen ausschließlich im Rahmen erforderlicher Instandsetzungsmaßnahmen. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden. Es werden Fahrbahnbeläge verwendet, die rechtlich anerkannte Lärminderungspotentiale aufweisen. Derzeit gibt es keinen Belag, der solch eine Minderung bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten unter 60 km/h gewährleistet. Für innerorts typische Höchstgeschwindigkeiten gibt es allenfalls Asphalte mit Lärminderungspotentialen, deren akustische Wirkung schnell nachlässt. Der Einbau schallmindernder Asphaltdeckschichten ist also keine langfristige Lösung.</p>	<p>im Verkehrsverhalten der Menschen ist und hierauf positiven Einfluss nehmen wird. Der Verkehr, der gar nicht mehr entsteht oder mit dem Rad zurückgelegt wird, muss im Rahmen weiterer Maßnahmen der Lärmaktionsplanung auch nicht mehr berücksichtigt werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der bereits bestehende Hinweis in Kapitel 7.3.1 wurde um die neuen Informationen der jetzigen Stellungnahme ergänzt und in Kapitel 7.3 verschoben. Der Eingabe wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Zu den Maßnahmen C3 und P2 (jeweils (temporäre) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten) wird erläutert, dass die im Lärmaktionsplan beschriebenen Reduktionen der Lärmmissionen sich auf die Rechenwerte nach dem Rechenverfahren VBUS beziehen und vom Landesbetrieb nicht bestätigt werden können.</p> <p>Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen die jeweilige Straßenverkehrsbehörde und für Geschwindigkeitsüberwachungen die Polizeibehörden zuständig sind.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) gelten.</p>	<p>Wie bereits oben beschrieben, soll der Lärmaktionsplan zum Anlass genommen werden, Gespräche mit dem Landesbetrieb aufzunehmen und die jeweils nötigen Verfahren bzgl. einer eventuellen Geschwindigkeitsreduktion zu initiieren. Hierzu gehört auch eine Berechnung der Lärmwerte anhand der Verfahren, die für den Landesbetrieb vorgeschrieben sind. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dieser Umstand ist bekannt. Geschwindigkeitsüberwachungen können jedoch auch von der Straßenverkehrsbehörde durchgeführt werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV wurde ergänzt (siehe Kapitel 7.3). Der Eingabe wird gefolgt.</p>
12	Regionalverband Ruhr	Es wird darauf hingewiesen, dass neben der Trasse der ehemaligen Zechenbahn (Maßnahme A3.4 Zechenbahntrasse Lohberg), welche Bestandteil des Freizeitradekonzeptes des RVR aus dem Jahr 2012 ist, auch das Konzept für das regionale Radwegenetz	Der Hinweis ist korrekt. Das RRWN wurde als Maßnahme A3.8 Regionales Radwegenetz in Kapitel 7.1.1 integriert. Der Eingabe wird gefolgt.

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>(RRWN) existiert. Hierin enthalten sind unter anderem hochwertige Verbindungen für den Radverkehr in den Relationen Duisburg/Oberhausen ↔ Dinslaken ↔ Voerde ↔ Wesel sowie Dinslaken ↔ Hünxe und Dinslaken ↔ Bottrop. Aus Sicht der RVR sollte das Konzept als übergeordnetes Zielkonzept in Kapitel 7.1 Erwähnung finden.</p> <p>Der RVR in seiner Funktion als Regionalplanungsbehörde hat keine Hinweise oder Bedenken.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">●</p>
13	Eisenbahnbundesamt	<p>Das Eisenbahnbundesamt stellt diverse Informationen und Materialien zur Verfügung, die sich auf die Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken beziehen.</p> <p>Es wird dargestellt, welche Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke getroffen werden. Hierbei wird auch auf die Änderungen eingegangen, die das Eisenbahnbundesamt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufgrund der Eingaben der Bevölkerung der und der Träger öffentlicher Belange (wie der Stadt Dinslaken) von der Deutschen Bahn eingefordert hat.</p>	<p>Die Informationen und Materialien wurden dankend entgegengenommen. Da hier jedoch der Lärmaktionsplan für klassifizierte Hauptverkehrsstraßen aufgestellt wurde, sollen die Informationen zur Lärmaktionsplanung an Schienenwegen wie dargestellt nur am Rande Erwähnung finden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Informationen befinden sich bereits in Kapitel 7.9. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">●</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahnbundesamt gemäß § 47e Abs. 4 BImSchG erst seit dem 1. Januar 2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes (Runde 3) zuständig ist. Zuvor waren – bis inklusive Stufe 2 – die Kommunen bzw. die nach jeweiligem Landesrecht zuständigen Behörden dafür verantwortlich.</p> <p>Es wird auf einen Zahlendreher bei der Anzahl der Personen, die an der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan (Runde 3) des EBA teilgenommen haben, hingewiesen (es waren 296 statt der angegebenen 269 Personen).</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan des EBA im Gegensatz zu der Beschreibung in diesem Lärmaktionsplan sehr wohl konkrete Streckenabschnitte mit entsprechenden Maßnahmen benennt.</p> <p>Es wird bzgl. Kapitel 3 darauf hingewiesen, dass ein Vergleich der Ergebnisse der Lärmkartierung aus Stufe 2 mit denen aus Runde 3 nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die maßgeblichen Ursachen der Unterschiede gezogen werden können. Dies ist u.a. durch aktualisierte und zum Teil andere Eingangsdaten sowie die qualitative Veränderung eingesetzter Daten und Prozesse bedingt. Unterschiede können ausschließlich</p>	<p>Der Fehler in Tabelle 1 wurde korrigiert. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Der Fehler wurde korrigiert. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Der Text in Kapitel 2.2.2 wurde entsprechend angepasst. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Der Text in Kapitel 3 wurde entsprechend ergänzt. Der Eingabe wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>in gezielten, sehr aufwändigen Einzelfallbetrachtungen dargestellt werden.</p> <p>Zum Thema Ruhige Gebiete wird darauf hingewiesen, dass sich diese im Lärmwirkungsbereich von Schienenwegen befinden können und ggf. durch Schienenverkehrslärm beeinträchtigt sein können. Dies ist bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>Die Lärmauswirkungen durch die Schienenstrecke wurden berücksichtigt. Dies wird in Kapitel 6.2 dezidiert dargestellt. Hierbei werden auch explizit die durch den Lärmkorridor der Eisenbahnstrecke 2270 entstehenden Flächen, in denen kein ruhiges oder relativ ruhiges Gebiet festgesetzt werden konnte, erwähnt. Ebenso wird in Kapitel 6.3.2 unter anderem darauf hingewiesen, dass z.B. der Stadtpark nur als relativ ruhiges Gebiet (und nicht als ruhiges Gebiet) ausgewiesen werden konnte, da er zum Teil von Schienenlärm betroffen ist.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
14	Niederrheinische IHK Duisburg	<p>Zu Kapitel 7.9 erfolgt die Bitte, die vom EBA übermittelten Informationen bzgl. des geplanten Schallschutzes beim Ausbau der Eisenbahnstrecke zu berücksichtigen. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass seit dem 13. Dezember 2020 das Fahren bzw. Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten ist (vgl. § 3 Abs. 1 Schienenlärmschutzgesetz – SchLärmSchG).</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>Die Information bzgl. der lauten Güterwagen wurde ergänzt. Aus den bereits oben genannten Gründen wurden keine weiteren, hier nicht relevanten Informationen ergänzt.</p> <p>Der Eingabe wird gefolgt.</p>
		<p>Die mit der Lärmaktionsplanung verbundenen Ziele, die wohnende und arbeitende Bevölkerung zu entlasten,</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>werden grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass bei allen Maßnahmen die Standorte der durch die IHK vertretenen Unternehmen erreichbar sein müssen und die wirtschaftliche Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleibt. Zudem liegt es im Interesse der Mitgliedsunternehmen, dass die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Maße aufrechterhalten werden können. Die Unternehmen vor Ort sind auf eine gute Mobilität über das städtische Straßennetz, Parkplätze am Betriebsort wie auch in Kundennähe angewiesen. Dieser Hinweis wird in Bezug auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs noch einmal wiederholt.</p> <p>Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs wird grundsätzlich begrüßt, solange damit keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit bestehender Straßen und Verkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen verbunden ist.</p> <p>Es wird sich dafür ausgesprochen, Unternehmen und auch die Niederrheinische IHK in Planungsprozesse einzubinden und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p>	<p>Die wirtschaftlichen Aspekte sind ebenso wie die Aspekte bzgl. Lärm einzelne Aspekte unter weiteren, die im Rahmen der Abwägung für oder gegen Maßnahmen betrachtet werden müssen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;"></p>
		<p>Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs wird grundsätzlich begrüßt, solange damit keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit bestehender Straßen und Verkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen verbunden ist.</p> <p>Es wird sich dafür ausgesprochen, Unternehmen und auch die Niederrheinische IHK in Planungsprozesse einzubinden und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p>	<p>Es gilt im Rahmen des Verkehrs grundsätzlich: „Sicherheit geht vor Leichtigkeit“. Die Leistungsfähigkeit (Leichtigkeit) des Rad-, Öffentlichen Personennah- und Kfz-Verkehrs ist dennoch ein wichtiger Aspekt, der immer mitbetrachtet wird. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;"></p>
		<p>Es wird sich dafür ausgesprochen, Unternehmen und auch die Niederrheinische IHK in Planungsprozesse einzubinden und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p>	<p>Sollten durch eine Maßnahme die Interessen von Unternehmen in besonderen Maße betroffen sein, wird hier Kontakt aufgenommen und nach einer verträglichen Lösung gesucht. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p style="text-align: right;"></p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Es wird angemerkt, dass dem ÖPNV eine Schlüsselrolle zufällt, wenn es darum geht, das hohe Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Straßen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu entlasten. Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes kann zu einer Verbesserung des MIV auf den ÖPNV führen und damit zu einer Lärminderung auf den Straßen beitragen.</p> <p>Die Maßnahmen Nordtangente und L4n werden befürwortet, da sie zu einer Entlastung der innerörtlichen Verkehre beiträgt und die Andienung von Industrie- und Gewerbegebieten verbessert.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass bei allen Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms sichergestellt werden muss, dass Anliefer- und Anliegerverkehre ansässiger Unternehmen allgemein sichergestellt ist. Ansonsten würde dies zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der betrieblichen Tätigkeiten vor Ort führen. Hierbei sollten von Maßnahmen betroffene Unternehmen in den Planungsprozess einbezogen werden.</p> <p>Maßnahmen, die für eine optimale Verstetigung von Verkehren führen (z.B. Maßnahme C1), werden grundsätzlich unterstützt.</p>	<p>Die Rolle des ÖPNV wird in Kap. 7.1 dargestellt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die wirtschaftlichen Aspekte sind ebenso wie die Aspekte bzgl. Lärm einzelne Aspekte unter weiteren, die im Rahmen der Abwägung für oder gegen Maßnahmen betrachtet werden müssen. Sollten durch eine Maßnahme Unternehmen gar nicht mehr erreichbar sein, stellt dies sicherlich einen Sonderfall dar, für den dann – in Kommunikation mit den betroffenen Unternehmen – Lösungen gefunden werden müssten.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Vorrangnetz kritisch gesehen werden und von der IHK in der Regel nicht mitgetragen werden, da sie die Funktionalität der Verkehrsführung massiv beeinträchtigen und Ausweichverkehre die Lärmemissionen unter Umständen in andere Bereiche verlagern können (Maßnahme C3).</p> <p>Passive Maßnahmen wie insbesondere der Einsatz von lärminderndem Asphalt werden unterstützt, da sie keinen Eingriff in die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozesse darstellen. Restriktive Maßnahmen sollten möglichst vermieden werden. Maßnahmen, die zur Verringerung von Lärmemissionen beitragen (z.B. Maßnahme D1), werden grundsätzlich begrüßt. Die lärmindernde Wirkung dieser Maßnahmen sollten prioritär geprüft werden, bevor weitere Maßnahmen in Betracht gezogen werden.</p> <p>Es wird bestätigt, dass die im Lärmaktionsplan festgelegten ruhigen und relativ ruhigen Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind.</p>	<p>Wie im Lärmaktionsplan dargestellt, müssen Maßnahmen wie eine (temporäre) Geschwindigkeitsreduktion immer detailliert betrachtet werden. Die Funktionalität der Verkehrsführung ist hier ein Aspekt von weiteren, der in die Abwägung einfließt. Die ggf. negativen Aspekte einer zu undifferenzierten Verkehrsberuhigung sind in Kapitel 7.3.1 dargestellt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Derjenige Verkehr, der gar nicht mehr entsteht oder z.B. zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird, muss im Rahmen weiterer Maßnahmen der Lärmaktionsplanung auch nicht mehr berücksichtigt werden. Es wird in Kapitel 7.10 dargestellt, dass der Fokus auf denjenigen Maßnahmen liegen sollte, auf die die Stadt einen relativ direkten Einfluss nehmen kann. Die Maßnahmen zur Verringerung von Lärmemissionen werden hier als Beispiel genannt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Den vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schutz und zur Weiterentwicklung der ruhigen und relativ ruhigen Gebiete (R1 und R2) wird zugestimmt. Allerdings ist hier im Einzelfall zu prüfen, ob der gebietliche Schutzanspruch nicht im Widerspruch mit gewerblichen Nutzungen steht, die unmittelbar an ruhige Gebiete angrenzen (beispielsweise im Ortsteil Lohberg). In diesen Fällen dürfen die ruhigen und relativ ruhigen Gebiete nicht dazu führen, dass gewerbliche Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt werden.</p> <p>Die sonstigen neuen Maßnahmen (N1 bis N6) werden grundsätzlich begrüßt. Es sollte bei der Umsetzung jedoch stets darauf Wert gelegt werden, dass es nicht zu einer Subventionierung bestimmter Angebote oder Förderungen kommt. Die Wirtschaftlichkeit dieser muss stets mitbetrachtet werden.</p>	<p>Wie in Kapitel 6 dargestellt bedeutet die Festsetzung eines ruhigen Gebietes, dass dieses mit seinen Schutzansprüchen bei zukünftigen Planungen mit beachtet werden muss. Durch die Ausweisung eines ruhigen Gebietes ergibt sich kein pauschales Verbot für in dem Gebiet oder in der Nähe des Gebietes stattfindende Nutzung. Wirtschaftliche Aspekte fließen ebenso wie die Ansprüche ruhiger Gebiete in die Gesamtabwägung von Maßnahmen und Planungen mit ein. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit bei Subventionierungen erscheint wenig sinnvoll, da Subventionierungen ja gerade für wirtschaftlich wenig lukrative Angebote gedacht sind. Bei jeder Maßnahme spielen neben der Wirtschaftlichkeit auch andere Aspekte eine Rolle, wie z.B. politisch beschlossene Zielsetzungen der Gemeinde, rechtliche Vorgaben usw.. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
15	Kreisbauernschaft Wesel e.V.	Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Darstellung der ruhigen Gebiete und relativ ruhigen Gebiete versehentlich auch landwirtschaftlich genutzte Flächen ausgewiesen wurden.	Wie in Kapitel 6.2 beschrieben, sollen für ruhige Gebiete grundsätzlich nur Bereiche in Frage kommen, die im Flächennutzungsplan der Stadt als Grünflächen oder Flächen für die Forstwirtschaft dargestellt sind. Die durch die Einwendung

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Es wird beschrieben, dass auch auf landwirtschaftlichen Flächen deutliche Lärmspitzen auftreten können (wie bei forstwirtschaftlich genutzten Flächen), die eine deutliche Beeinträchtigung darstellen können.</p> <p>Es wird geäußert, dass durch die Festsetzung als ruhiges bzw. relativ ruhiges Gebiet auch ohne weitere Schutzmaßnahmen Rechtsfolgen ausgelöst werden,</p>	<p>dargestellten Flächen sind allesamt als forstwirtschaftliche Flächen dargestellt und wurden daher im weiteren Prozess auch weiter als solche betrachtet. Ein Blick auf das aktuellste Luftbild offenbart in der Realität eine teilweise Nutzung der Flächen für landwirtschaftliche Zwecke. Die aktuelle landwirtschaftliche Nutzung steht also der langfristig geplanten Nutzung als Waldfläche im FNP entgegen. Da die Festsetzung der ruhigen und relativ ruhigen Gebiete das Ziel hat, deren Belange bei anstehenden Planungen zu berücksichtigen und sich zukünftige Planungen an dem FNP orientieren, ist die gewählte Herangehensweise zweckdienlich. Der Erholungswert der aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen ist zwar gemindert, durch die Einbettung in relativ große ruhige Gebiete immer noch gegeben. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Wie bereits bezüglich forstwirtschaftlicher Flächen dargestellt (siehe Kapitel 6.2) und im Hinblick auf die Erwiderung oben sind temporär auftretende Lärmbeeinträchtigungen hinnehmbar. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie in Kapitel 6 dargestellt bedeutet die Festsetzung eines ruhigen Gebietes, dass dieses mit sei-</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
16	Kreis Wesel	<p>die das entsprechende Gebiet unter einen Schutzstatus stellen. Die Nicht-Berücksichtigung von landwirtschaftlich genutzten Flächen wird daher unterstützt.</p> <p>Es wird beschrieben, dass eines der größten Hindernisse bei der Umsetzung der Lärmaktionspläne die Verteilung der rechtlichen Zuständigkeiten (Bund, Land, Kreis, Kommune) und die unterschiedlichen rechtsverbindlichen Berechnungsgrundlagen (RLS 90, VBUS) sind. Solange die Berechnungsgrundlagen und die Bewertungen der Ergebnisse nicht angeglichen und die Umsetzung über die Zuständigkeitsgrenzen hinweg nicht verbindlich ist, werden sich Verbesserungen der Lärmsituation nur sehr langsam und lokal begrenzt ergeben (als prägnantes Beispiel wird die Maßnahme C2 Lärmarmer Asphalt genannt). Es gibt seit mindestens 15 Jahren eine Lücke zwischen den wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Lärmwirkung und der Umsetzung in den gesetzlichen Vorgaben.</p> <p>Es wird positiv bewertet, dass sich der Lärmaktionsplan</p>	<p>nen Schutzansprüchen bei zukünftigen Planungen mit beachtet werden muss. Durch die Ausweisung eines ruhigen Gebietes ergibt sich kein pauschales Verbot für in dem Gebiet oder in der Nähe des Gebietes stattfindende Nutzung. Wirtschaftliche Aspekte fließen ebenso wie die Ansprüche ruhiger Gebiete in die Gesamtabwägung von Maßnahmen und Planungen mit ein. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise sind korrekt und gut, Teile der Ausführungen wurden in Kapitel 7 übernommen. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Dinsslaken an den gesundheitlich relevanteren Schall- druckpegeln des Umweltbundesamtes orientiert.</p> <p>Die Nennung der unterschiedlichen Ansprechpersonen bezüglich der Lärmthematik in Kapitel 5 wird positiv be- wertet. Diese senkt bei Leser*innen möglicherweise die Hemmschwelle, sich bei Lärmproblemen an die Auf- sichtsbehörden zu wenden.</p> <p>Es wird beschrieben, dass die Festsetzung der ruhigen und relativ ruhigen Gebiete mangels Ortskenntnis im Einzelnen nicht nachvollziehbar ist. Dies wird der Stadt jedoch nicht negativ ausgelegt.</p> <p>Es wird angemerkt, dass die Festsetzung der ruhigen und relativ ruhigen Gebiete grundsätzlich begrüßt wird, aber nur Sinn macht, wenn diese in Zukunft bei Planun- gen berücksichtigt wird.</p> <p>Es wird angeregt, eine Ausweitung der ruhigen und re- lativ ruhigen Gebiete in Betracht zu ziehen. Gegeben- falls lassen sich noch Gebiete hinzufügen, die bis- her auf Grund der gewählten Kriterien unberücksichtigt</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. </p> <p>Aufgrund der Zuständigkeit der Kommune kön- nen bei der Lärmaktionsplanung dankenswerter- weise auch sehr detaillierte Ortskenntnisse der Verwaltung berücksichtigt werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. </p> <p>Die zukünftige Berücksichtigung ist das Ziel der Festsetzung durch den Lärmaktionsplan. Inwie- weit dies immer geschehen kann, ist abzuwarten. Gegebenenfalls muss in einer folgenden Runde der Lärmaktionsplanung das gesamte Thema auch neu oder anders bewertet werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. </p> <p>Die Ausweitung muss im nächsten Lärmaktions- plan überprüft werden. Hier können sich je nach Situation weitere Gebiete ergeben, z.B. durch umgesetzte Maßnahmen. Aufbauend auf der bis- herigen Definition wurden alle hierbei möglichen</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>bleiben. Beispielsweise könnte die vorliegende Planung als Anregung z.B. für Kleingartenvereine gesehen werden, das Vereinsgebiet der Öffentlichkeit zu Erholungszwecken zugänglich zu machen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich die aufgeführten Maßnahmen mangels detaillierter Ortskenntnisse nicht beurteilen lassen.</p> <p>Es wird angezweifelt, ob eine so starke Differenzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wie vorhandenen (Schrittgeschwindigkeit, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 100) durch die Verkehrsteilnehmenden nachvollzogen werden kann, erst recht bei einer ggf. zeitabhängigen Regelung.</p> <p>→ Anregung: Beschränkung auf 3 unterschiedliche Geschwindigkeitsstufen, die im gesamten Stadtgebiet rund um die Uhr gelten.</p> <p>Zu Kapitel 7.4 wird ergänzt, dass bei einer bauplanerischen Vorgabe zur Verwendung von Schallschutzfenstern aus hygienischen Gründen immer auch eine aktive</p>	<p>Gebiete berücksichtigt. Sollten z.B. tatsächlich Kleingartenvereine mit der beschriebenen Zielsetzung auf die Stadt zugehen, wäre die zumindest teilweise Ergänzung der Flächen als ruhiges oder relativ ruhiges Gebiet denkbar. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund der Zuständigkeit der Kommune können bei der Lärmaktionsplanung dankenswerterweise auch sehr detaillierte Ortskenntnisse der Verwaltung berücksichtigt werden. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die starke Differenzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Dinslakener Straßen ermöglicht eine sehr genaue Anpassung an die jeweilige Situation und hat sich bewährt. Sie bewegt sich zudem im rechtlich zulässigen Rahmen. Die Anregung, diese Regelungen auf 3 Geschwindigkeiten zu reduzieren, kann somit nicht nachvollzogen werden. Zudem sich hier die Frage stellt, welche 3 dies sein sollten: Schrittgeschwindigkeit + Tempo 30 + Tempo 50? Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Der Hinweis wurde in Kapitel 7.4 ergänzt. Der Eingabe wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalte der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
17	Handwerkskammer Düsseldorf Kreishandwerkerschaft des Kreises Wesel	<p>schalldämmte Belüftung der Innenräume gefordert werden muss.</p> <p>Die Handwerkskammer Düsseldorf und die Kreishandwerkerschaft des Kreises Wesel haben eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben.</p> <p>Es wird kritisiert, dass bei der Maßnahmenentwicklung auf Steckbriefe für die einzelnen Belastungsbereiche (wie sie im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe zu finden sind) verzichtet wurde. Die vorgenommene Neustrukturierung erschwert die Einzelfallbewertung von Maßnahmen.</p> <p>Es wird kritisiert, dass bei den Maßnahmen eine Wirkungsabschätzung fehlt, die zwingend nachgearbeitet werden muss.</p>	<p>Dies ist lediglich ein Hinweis, der nicht bewertet werden muss.</p> <p>Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen folgt keinem vorgegebenen Muster. Da der Lärmaktionsplan der dritten Runde auch als Basis für zukünftige Runden der Lärmaktionsplanung dienen soll, wurde hier sehr differenziert nach unterschiedlichen Maßnahmentypen vorgegangen. Die Tabelle in Kapitel 7.5 weist die Maßnahmen übersichtlich den unterschiedlichen Problembereichen zu. So werden auch Dopplungen in den Ausführungen vermieden.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei jeder Maßnahme, zu der entsprechende Literatur verfügbar war, werden Hinweise für eine mögliche Auswirkung gegeben (siehe z.B. Kapitel 7.1, 7.2, 7.3). Ein neues Prognoseinstrument des LANUV zur vierten Runde der Lärmaktionsplanung kann hier eventuell zukünftig eine Besetzung bringen, so dass dann weitere Wirkungsabschätzungen mit wenig Aufwand ergänzt werden können.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplanes verbundene Ziele und Strategien zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung werden grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Bei allen Maßnahmen müssen die Standorte der Handwerksbetriebe erreichbar und die Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben. Es ist zudem von Interesse, dass die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Maße aufrechterhalten werden können. Gerade das Handwerk übt in starkem Maße eine örtliche Versorgungsfunktion aus und ist aus diesem Grund auf eine gute Mobilität über das städtische Straßennetz angewiesen.</p> <p>Die Maßnahmenvorschläge zum Ausbau des passiven Schallschutzes werden positiv hervorgehoben. Hier kann das Handwerk mit seinen Produkten und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag zum privaten Lärmschutz leisten. Einen Verweis auf die Fördermöglichkeiten des Bundes, des Landes und der NRW.Bank würden daher begrüßt werden.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die wirtschaftlichen Aspekte sind ebenso wie die Aspekte bzgl. Lärm einzelne Aspekte unter weiteren, die im Rahmen der Abwägung für oder gegen Maßnahmen betrachtet werden müssen. Sollten durch eine Maßnahme Unternehmen gar nicht mehr erreichbar sein, stellt dies sicherlich einen Sonderfall dar, für den dann – in Kommunikation mit den betroffenen Unternehmen – Lösungen gefunden werden müssten.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein Hinweis auf Förderdatenbanken wurde in Kapitel 7.4.1 ergänzt.</p> <p>Der Eingabe wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Die Geschwindigkeitsreduktion auf wichtigen Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen wird kritisch gesehen. Diese sind für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz der Stadt Dinslaken von großer Bedeutung. Geschwindigkeitsreduktionen gefährden die Funktionalität der Verkehrsführung und können mit Blick auf den Umweltschutz und Gesundheitsschutz negative Auswirkungen haben. Ein vermehrtes Stauaufkommen auf den Hauptverkehrsachsen sowie die Verlagerung von Verkehren in Nebennetze erhöhen die Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Die Bündelungsfunktion des Hauptverkehrsnetzes darf keinesfalls gefährdet werden. Sollte eine Geschwindigkeitsreduktion unumgänglich sein, ist vorab zu prüfen, wie sich Verdrängungseffekte und damit zusätzliche Belastungen für andere Bereiche vermeiden lassen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht in jedem Fall zu einer Lärmreduktion führt, sondern unter Umständen die Lärmbelastung erhöhen kann, insbesondere durch das Fahren im niedrigen Gang mit erhöhter Drehzahl.</p> <p>Es wird angemerkt, dass auch eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr</p>	<p>Wie im Lärmaktionsplan dargestellt, müssen Maßnahmen wie eine (temporäre) Geschwindigkeitsreduktion immer detailliert betrachtet werden. Die Funktionalität der Verkehrsführung ist hier ein Aspekt von weiteren, der in die Abwägung einfließt. Die ggf. negativen Aspekte einer zu undifferenzierten Verkehrsberuhigung sind in Kapitel 7.3.1 dargestellt.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auch bei höheren Geschwindigkeiten ist das Fahren in einem zu niedrigen Gang möglich. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Sofern im Rahmen der Planung einer verkehrsberuhigenden Straßenraumgestaltung darauf geachtet wird, dass diese zur Art und Nutzung der</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Lärm- und Luftschadstoffemissionen führt.</p> <p>→ Anregung: Über Dialog-Displays soll auf die geltenden Höchstgeschwindigkeiten hingewiesen werden und damit ein gleichmäßiger Verkehrsfluss sichergestellt werden.</p> <p>Es wird gefordert, dass bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung die Standortbelange jeweils ansässiger Betriebe und allgemein die Belange der innerstädtischen Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen sind.</p> <p>Es wird erläutert, dass vorrangig das Aufbringen lärm-mindernder Asphaltdeckschichten umgesetzt werden sollte, da dies mit Blick auf das Minderungspotential die</p>	<p>Straße sowie zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit passt, sollten auch keine übermäßigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge nötig sein. Dies liegt jedoch auch im Verhalten jeder und jedes Verkehrsteilnehmenden. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Der Einsatz von Dialog-Displays wurde bereits in der Vergangenheit verwaltungsintern und auch aufgrund politischer Anträge intensiv diskutiert. Nach einer kurzen Gewöhnungsphase sinkt der Nutzen solcher Displays recht schnell wieder. Durch dieses schlechte Aufwand- / Kosten-Nutzen-Verhältnis sieht die Stadt Dinslaken von der Installation von Dialog-Displays ab. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Die wirtschaftlichen Aspekte sind ebenso wie die Aspekte bzgl. Lärm einzelne Aspekte unter weiteren, die im Rahmen der Abwägung für oder gegen Maßnahmen betrachtet werden müssen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei den Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen (siehe Kapitel 7.3.1) kann ebenso anders herum argumentiert werden: Durch eine Geschwindigkeitsreduktion muss kein lärmärer</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>wirkungsvollere Variante ist. Da die Beläge erst bei höheren Geschwindigkeiten ihre volle Wirkung entfalten, könnte so eine Geschwindigkeitsreduktion entfallen.</p> <p>Zu den Maßnahmen, die Problembereiche entlang der B 8 (Nr. 1, 2, 3) betreffen, werden folgende Anmerkungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf die Maßnahmen A1 bis A6 wird wegen des gesamtstädtischen Bezugs und des hohen Allgemeingrades nicht eingegangen. Im Einzelfall kann eine Betroffenheit der Betriebe jedoch nicht ausgeschlossen werden, daher sind bei Planungen die Kreishandwerkerschaft und ansässige Betriebe einzubinden. • Zu der Maßnahme C1 Signalisierung B 8 wird angemerkt, dass das Ziel der angesprochenen Untersuchung nicht klar ist. • Es wird darauf hingewiesen, dass in Tabelle 6 die Maßnahme C2.3 fälschlicherweise der B 8 zugeordnet ist und nicht der L 1. • Zur Maßnahme C3.1 Senkung der zulässigen 	<p>Belag mehr aufgebracht werden. Das Aufstellen eines Schildes ist zudem deutlich günstiger als eine Oberflächenveränderung der Straße. Hier muss je nach örtlicher Situation individuell die beste Maßnahme gefunden werden. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Sollten durch eine Maßnahme die Interessen von Unternehmen in besonderen Maße betroffen sein, wird hier Kontakt aufgenommen und nach einer verträglichen Lösung gesucht. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Der Hinweis ist nachvollziehbar, die Ausführungen wurden konkretisiert. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Der Hinweis ist korrekt, die Tabelle wurde korrigiert. Der Eingabe wird gefolgt.</p> <p>Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem beschriebenen Teilstück führt nicht</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>Höchstgeschwindigkeit auf der B 8 zwischen Duisburger Str. und L 1 von 60 km/h auf 50 km/h wird angemerkt, dass die Geschwindigkeitsreduktion im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe alternativ zum lärmindernden Asphalt aufgeführt würde, hier aber als eigenständige Maßnahme aufgeführt wird. Es wird plädiert, vorrangig einen Austausch der Fahrbahndecke vorzunehmen.</p> <p>Zu den Maßnahmen, die Problembereiche entlang der L 1 (Nr. 4, 5, 6) betreffen, werden folgende Anmerkungen gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahme B1 wird begrüßt. • Die Maßnahmen C2.1 und C2.3 werden ausdrücklich begrüßt, der Einbau lärmindernden Asphaltes sollte zügig umgesetzt werden. • Zur Maßnahme C3.2 wird angemerkt, dass eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion die Wirkung des ebenfalls angedachten lärmindernden Asphaltes verringern würde und diese daher ihren Zweck verfehlt. Es wird hier nochmals auf die ggf. erhöhte Lärmbelastung durch eine Tempo-30-Regelung eingegangen. 	<p>nur aufgrund der dann geringeren Geschwindigkeiten zu einer Lärminderung. Durch eine Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf der Emscherbrücke (aus baulichen Gründen) zeigt sich hier aktuell eine sehr fragmentierte und uneinheitliche Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten, die zu weiteren Lärmbelastungen führen kann.</p> <p>Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p style="text-align: right;">●●●</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Maßnahmenbeschreibung wird bereits darauf hingewiesen, dass durch die Kombination von lärminderndem Asphalt und einer Geschwindigkeitsreduktion ein ganzjähriger Effekt erzielt werden könnte. Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags wird aufgrund der Funktion der Straße vermutlich schwierig umzusetzen sein. Somit würde der lärmindernde Asphalt dann für die Senkung</p>

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		<p>→ Anregung: Prüfung der Möglichkeit einer nächtlichen Abschaltung der Lichtsignalanlagen bzw. eines Dauergrüns der Lichtsignalanlagen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit</p> <p>→ Anregung: Abschaltung von Lichtsignalanlagen in verkehrsarmen Zeiten.</p> <p>Die Maßnahme D1 wird begrüßt.</p> <p>Zu den weiteren Problembereichen wird jeweils auf die bereits getätigten Aussagen zu den verschiedenen Maßnahmen verwiesen.</p> <p>Zu den Ruhigen Gebieten wird angemerkt, dass eine mögliche Betroffenheit der Mitgliedsunternehmen aufgrund des unscharfen Gebietszuschnitts sowie den unklaren Zielvorstellungen und Maßnahmenvorschlägen derzeit nicht abzuschätzen ist. Bei der Konkretisierung ist darauf zu achten, dass es keinesfalls zur Einschränkung</p>	<p>der Lärmemissionen am Tag und die niedrigere Geschwindigkeit zu einer Senkung der Lärmemissionen in der Nacht beitragen. Zur Er-widerung bzgl. der befürchteten Lärmsteigerung durch Tempo 30 siehe die Ausführungen oben. Die Eingabe wird abgelehnt.</p> <p>Die vorgeschlagenen Alternativmaßnahmen können nicht pauschal bewertet werden. Sie können aber im Rahmen der weiteren Diskussion bzgl. der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen eingebracht und ggf. berücksichtigt werden.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe entsprechend oben.</p> <p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie in Kapitel 6 dargestellt bedeutet die Festsetzung eines ruhigen Gebietes, dass dieses mit seinen Schutzansprüchen bei zukünftigen Planungen mit beachtet werden muss. Durch die Ausweisung eines ruhigen Gebietes ergibt sich kein pauschales Verbot für in dem Gebiet oder in der Nähe des Gebietes stattfindende Nutzungen.</p>

Lfd. Nr.	Eingabesteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
		kung der derzeitigen und perspektivischen betrieblichen Tätigkeiten von möglicherweise betroffenen Gewerbebetrieben kommt.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
18	Stadt Bottrop	Es bestehen keine Einwendungen zum Lärmaktionsplan der dritten Runde für Hauptverkehrsstraßen in Dinslaken.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. 
19	Stadt Oberhausen	Die Inhalte des vorgelegten Entwurfs des Lärmaktionsplans werden zur Kenntnis genommen, es werden im Rahmen der Beteiligung keine Bedenken erhoben. Es wird darum gebeten, die Stadt Oberhausen bei Maßnahmen mit Einfluss auf das Oberhausener Stadtgebiet im Rahmen der Prüfung auf Umsetzbarkeit erneut zu beteiligen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.  Eine weitere Beteiligung in der Zukunft wird bei Maßnahmen, die Einfluss auf das Stadtgebiet von Oberhausen haben, von Seiten der Stadt Dinslaken hiermit zugesagt. Der Eingabe wird gefolgt. 
<i>Außerdem beteiligt wurden folgende Träger:innen öffentlicher Belange, die jedoch keine Stellungnahme abgegeben haben:</i>			
	Stadt Voerde (Niederrhein)		
	Gemeinde Hünxe		
	Stadt Rheinberg		
	Bezirksregierung Düsseldorf		

Lfd. Nr.	Eingabensteller:in und ggf. Straßenabschnitt / Gebiet	Kurzinhalt der Stellungnahme	Beurteilung und Abwägungsergebnis
	Die Autobahn GmbH des Bundes		
	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG		
	BVR Busverkehr Rheinland GmbH		
	Wasser- u. Schifffahrtsamt Du-Rhein		
	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW		
	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald		
	Landwirtschaftskammer Rheinland		
	Handelsverband Niederrhein e. V.		

