

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Umwelt
Verantwortung: Herr Werntgen-Orman, Herr Dr. Palotz, Herr Schranz

Eilentscheidung über den Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024 (Aktualisierung Lärmaktionsplan 3. Runde 2022) - Entscheidung über die vorgebrachten Stellungnahmen und Beschlussfassung

Beratungsfolge

30.09.2024	Haupt- und Finanzausschuss	Beschlussfassung
29.10.2024	Bezirksvertretung Osterfeld	Kenntnisnahme
30.10.2024	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	Kenntnisnahme
31.10.2024	Bezirksvertretung Sterkrade	Kenntnisnahme
06.11.2024	Umweltausschuss	Kenntnisnahme
07.11.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag

Weil es sich um einen Fall äußerster Eilbedürftigkeit handelt, trifft der Haupt- und Finanzausschuss an Stelle des Rates der Stadt Oberhausen folgende Eilentscheidung gemäß § 60 Abs. 1 S. 1 GO NRW:

1. Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt nach eingehender Abwägung, die zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde eingegangenen Stellungnahmen entsprechend der Tabellen in Anlage 5 des Lärmaktionsplans (**Anlage 1** dieser Beschlussvorlage) zu berücksichtigen.
2. Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt den Lärmaktionsplan 4. Runde für die Stadt Oberhausen in der Fassung vom September 2024.
Dieser Beschluss erfolgt auf der gesetzlichen Grundlage des § 47 d in Verbindung mit § 47 e Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der derzeit gültigen Fassung.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen – soweit sie im Einflussbereich der Verwaltung liegen – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen.
4. Der Haupt- und Finanzausschuss appelliert an die betreffenden externen Institutionen, insbesondere an die Deutsche Bahn AG und die Autobahn GmbH, die in ihre Zuständigkeit fallenden Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans möglichst bald umzusetzen.

Bezug

B/17/1674-01 Rat der Stadt Oberhausen 21.03.2022
M/17/5409 Umweltausschuss 19.06.2024

Konsequenzen

Drucksache hat keine finanziellen Konsequenzen

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt**1. Anlass, rechtlicher Hintergrund und Zielrichtung des Lärmaktionsplans**

Im Jahr 2002 hat die Europäische Union die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) verabschiedet, die in den §§ 47 a - 47 f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt wurde. Anlass war die Erkenntnis, dass die Lärmbelastung insbesondere in Städten und Ballungsräumen, wo eine Vielzahl an Lärmquellen existieren, besonders hoch ist. Die mit den Belastungen einhergehenden Gesundheitsprobleme und das verminderte Wohlbefinden der Menschen sind der Anlass, die schädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern und zu vermindern. Als Lärmquellen werden im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie der Straßenverkehrslärm, der Schienenverkehrslärm, der Flugverkehrslärm und der Lärm von bestimmten Industrieanlagen (IED-Anlagen) nach der Industrieemissionsrichtlinie (Richtlinie 2010/75/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung) berücksichtigt. Bei der Umsetzung der staatlichen Pflichtaufgabe, die vom Land Nordrhein-Westfalen auf die Kommunen übertragen wurde, besteht eine von der EU vorgegebene Bindung an Fristen. So sind gem. § 47 c und d BImSchG die Lärmkartierungen seit 2007 und die darauf aufbauenden Lärmaktionspläne seit 2008 alle 5 Jahre zu erstellen. In den Jahren 2010, 2017 und 2022 wurden bereits die ersten drei Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zum Lärmschutz vom Rat der Stadt Oberhausen beschlossen. Ab der aktuellen 4. Runde wurde durch die EU ein weiteres Jahr Zeit zwischen der Kartierung und der Aktionsplanung eingeräumt, sodass der Lärmaktionsplan nun in jeder Runde zwei Jahre nach der Frist zur Lärmkartierung der EU gemeldet werden muss.

2. Lärmkartierung 4. Runde

Als Grundlage für den neuen Lärmaktionsplan musste zunächst die Lärmkartierung 4. Runde durchgeführt werden. Diese hätte ursprünglich im Rahmen der gesetzlichen Frist bis Juni 2022 fertiggestellt werden müssen. Durch die verspätete Aufstellung des LAP 3. Runde war die Einhaltung dieser Frist nicht möglich. Erschwerend kam hinzu, dass durch die EU die Berechnungsvorschrift für die Lärmkartierung geändert wurde. Da die Stadt Oberhausen die Lärmkartierung eigenständig ohne externe Unterstützung durchführt, musste daher zunächst die Aktualisierung und Freigabe der Lärmsoftware abgewartet werden. Anschließend mussten die Daten zur Berechnung der Lärmauswirkungen durch den Straßenverkehr, die Straßenbahn und die IED-Anlagen in Oberhausen aufbereitet und in das Berechnungsmodell übertragen werden. Mit den abschließenden Berechnungen der Lärmkarten konnten somit die Ergebnisse erst im Dezember 2023 an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) übermittelt werden. Die Kartierung für den Lärm an den Schienenstrecken des Bundes wurden durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt. Der Fluglärm ist in Oberhausen weiterhin nicht zu betrachten.

3. Vergabe Lärmaktionsplanung 4. Runde

Die Aufstellung des LAP 4. Runde sollte, wie in den vorherigen Runden auch, in Form einer Auftragsvergabe an ein Ingenieurbüro erfolgen. Im Anschluss an die Fertigstellung der Lärmkarten wurde daher seit Anfang 2024 von der Fachverwaltung eine externe Ausschreibung des LAP 4. Runde vorbereitet. Es wurde ein Leistungsverzeichnis erstellt, in dem unter anderem die folgenden Punkte bearbeitet werden sollten:

- Analyse der Lärmbelastungssituation auf der Grundlage der neuen Kartierung
- Umsetzungsbilanz der Lärmaktionspläne 1. bis 3. Runde
- Entwicklung von Maßnahmenkonzepten für die Straßen in kommunaler Verantwortung
- Überarbeitung der „Ruhigen Gebiete“
- Begleitung und Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die drei angefragten Ingenieurbüros stellten eine Bearbeitung des Auftrags bis zum August 2025 in Aussicht. Diese ca. dreizehnmonatige Verzögerung wurde der Bezirksregierung Düsseldorf im Rahmen der turnusmäßigen Sachstandsabfragen Anfang 2024 mitgeteilt. In der Vergangenheit hat dies nie zu Beanstandungen geführt (siehe bspw. LAP 3. Runde bzw. Lärmkartierung 4. Runde).

4. Drohende Klage vor dem Europäischen Gerichtshof und Weisung durch die Bezirksregierung Düsseldorf

In einem Anschreiben des Herrn Staatssekretärs Haase des MUNV vom 8. Mai 2024 an Herrn Oberbürgermeister Schranz wurde auf Gespräche des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMVU) mit der Europäischen Kommission (EU-KOM) verwiesen. Demnach droht Deutschland im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) wegen fehlender Lärmaktionspläne. Die EU-KOM hatte bereits in der Vergangenheit andere Mitgliedsstaaten wegen Verstößen gegen die EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgreich verklagt. Das Vertragsverletzungsverfahren kann nur beendet und eine Klage vor dem EuGH abgewendet werden, wenn das BMVU alle erforderlichen Lärmaktionspläne fristgerecht an die EU-KOM meldet. Andernfalls kann der EuGH Deutschland zur Zahlung eines Pauschalbetrags oder eines Zwangsgeldes verurteilen. Die möglichen Strafzahlungen müssten von den Bundesländern getragen werden.

Nach einem Bericht des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) handelt es sich um insgesamt 35 Städte und Gemeinden in NRW (11 Ballungsraumkommunen, 24 Nicht-Ballungsraumkommunen), die den LAP 4. Runde voraussichtlich nicht rechtzeitig fertigstellen werden. Die Stadt Oberhausen ist dabei eine der Ballungsraumkommunen.

Aus diesem Grund erfolgte mit einem Schreiben vom 17. Mai 2024 eine Weisung nach § 9 Abs. 1 und Abs. 2 i. V. m. § 7 Abs. 2 Ordnungsbehördengesetz (OBG) durch die Bezirksregierung Düsseldorf. Die Bezirksregierung wies in ihrem Schreiben die Stadt Oberhausen an:

1. Bis zum 28.05.2024 den aktuellen Sachstand und einen Zeitplan für die Fertigstellung des Lärmaktionsplans zu berichten, welcher insbesondere auch unter Berücksichtigung der verfahrensrechtlichen Anforderungen aus § 47d BImSchG voraussichtlich einzuhalten ist und
2. der Verpflichtung zur Erstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG fristgerecht bis zum 18.10.2024 nachzukommen sowie die rechtlich erforderlichen Berichte fristgerecht an das LANUV zu übermitteln.

Zu Punkt 2 behält sich die Bezirksregierung weitere Aufsichtsmaßnahmen vor. Die Kommunalaufsicht (Dezernat 31, Bezirksregierung Düsseldorf) wurde in Bezug auf diese Weisung ins Benehmen gesetzt.

Nach der Erfahrung aus den ersten drei Runden der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie kam diese Haltung des Ministeriums und der Bezirksregierung für die Fachverwaltung sehr überraschend und kurzfristig. Die Kommunen wurden zwar auch in den vergangenen Runden auf die Abgabetermine

verwiesen, großzügige begründete Fristverlängerungen waren bisher aber in jeder Runde möglich. Durch die bereits beschriebene Änderung der Berechnungsvorschrift, den damit verbundenen kurzfristigen Anpassungen bei der Datenerhebung und Verspätungen bei den Kartierungen durch das LANUV für die Nicht-Ballungsraumkommunen und die Flughäfen, ist die Fachverwaltung davon ausgegangen, dass eine Fristverlängerung bis zum August 2025 auch in dieser Runde möglich sein wird.

5. Erarbeitung des Lärmaktionsplans 4. Runde für die Stadt Oberhausen und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nach Erhalt der Weisung durch die Bezirksregierung wurde die Vergabe zur Erstellung des LAP 4. Runde an ein Ingenieurbüro gestoppt, da eine Fertigstellung unter Durchführung der genannten Punkte des Leistungsverzeichnisses (siehe 3.) bis zum 18. Oktober 2024 nicht möglich gewesen wäre.

Im Anschreiben der Weisung wurde von der Bezirksregierung zur Beschleunigung des Verfahrens empfohlen, bei der Erstellung des LAP 4. Runde einen speziellen Schwerpunkt auf die Evaluation, Aktualisierung und Anpassung der bereits implementierten Maßnahmen aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung zu legen. Dieser Empfehlung ist die Fachverwaltung aufgrund der strengen zeitlichen Vorgabe von fünf verbleibenden Monaten (Mai bis Oktober 2024) gefolgt. Somit konnte das in den vergangenen Jahren praktizierte Vorgehen bei der Erstellung der Lärmaktionspläne in Oberhausen in dieser Runde nicht fortgeführt werden. Es konnten keine weitergehenden Analysen der aktuellen Lärmkarten durchgeführt und demnach auch keine Änderungen an den Lärmbrennpunkten und Maßnahmenbereichen vorgenommen werden. Gleiches gilt für die Anpassung und Entwicklung von „Ruhigen Gebieten“. Die bestehenden und bereits durch den Rat der Stadt beschlossenen kommunalen Maßnahmen der kurzfristigen (Umsetzung bis 2027) und langfristigen (Umsetzung nach 2027) Strategie in den insgesamt 35 Maßnahmenbereichen des LAP 3. Runde wurden evaluiert, aktualisiert und fortgeschrieben. Bereits umgesetzte Maßnahmen wurden aus dem Maßnahmenkatalog entfernt und Maßnahmen aus der langfristigen Strategie nach verwaltungsinterner Abstimmung mit dem Bereich Mobilität in die kurzfristige Strategie verschoben. Die aktuellen Maßnahmensachstände an den Autobahnen und Schienenstrecken des Bundes wurden bei den Baulastträgern abgefragt und nachrichtlich übernommen, da die Zuständigkeit der Umsetzung nicht bei der Stadt Oberhausen liegt. Die „Ruhigen Gebiete“ wurden ebenfalls aus dem LAP 3. Runde übernommen und nicht verändert.

Der eigentliche Bericht zum LAP hat inhaltlich ebenfalls nicht den Umfang der ersten drei Runden. Es wurde ein vom LANUV für die Kommunen bereitgestellter Musterlärmaktionsplan verwendet. Alle rechtlich notwendigen Angaben zur Dokumentation des LAP 4. Runde wurden in das vorgegebene Formular eingetragen. Dieser Bericht war als Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Runde die Grundlage für die Beteiligung der Öffentlichkeit, die bei Beachtung des § 47d BImSchG in der Zeit vom 12. August bis zum 6. September 2024 für vier Wochen stattgefunden hat.

6. Inhalt des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde 2024

In **Kapitel 1 „Allgemeine Angaben“** erfolgt eine Beschreibung der entsprechenden Kommune und der zu kartierenden Lärmquellen, sowie der rechtlichen Grundlage und der geltenden Grenzwerte.

Die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 4. Runde finden sich in **Kapitel 2 „Bewertung der Ist-Situation“** und ausführlich in der Anlage 1 zum LAP 4. Runde. Wie bereits oben beschrieben, konnten Analysen und Auswertungen (z. B. Hotspot-Ermittlung, Priorisierung) aus Zeitgründen nicht durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden hier nachrichtlich abgebildet. Die Maßnahmenbereiche und die Priorisierung werden aus der Lärmaktionsplanung der 3. Runde übernommen. Neben den bereits bekannten Daten zu den Belasteten in den Isophonenbereichen nach den unterschiedlichen Lärmquellen, enthält die Lärmkartierung zum ersten Mal Angaben

zu den gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen. Die Ermittlung erfolgt entsprechend des geänderten Anhangs III der Umgebungslärmrichtlinie. Grundlage sind epidemiologische Studien, die im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region“ von der WHO veröffentlicht wurden. Bis zu diesem Zeitpunkt fehlen die Angaben zu den IED-Anlage umfassend und die Angaben für den Schienenverkehrslärm zu den ischämischen Herzkrankheiten (z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen), weil aktuell für beide Lärmquellen noch keine Erkenntnisse vorliegen.

Im **Kapitel 3 „Maßnahmenplanung“** werden unter Punkt 3.1 in Auszügen die bereits umgesetzten Maßnahmen der Stadt Oberhausen, der Autobahn GmbH und der DB InfraGO AG aus den ersten drei Runden der Lärmaktionsplanung beschrieben. In Punkt 3.2 „Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre“ werden insgesamt 16 Bereiche benannt, in denen die Fachverwaltung Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt durchführt. Hinzu kommen weitere 16 Bereiche, in denen weitere Maßnahmen wie, Lkw-Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsreduzierungen, straßenräumliche Maßnahmen oder die Begrünung des Straßenraums geprüft werden sollen. In diesem Kapitel werden auch die Maßnahmen der Autobahn GmbH (z. B. die Lärmvorsorgemaßnahmen an der BAB 40, die Lärmsanierung an der BAB 42 und BAB 516) und die Maßnahmen der DB InfraGO AG im Rahmen der Lärmsanierung (Lirich, Borbeck, Alstaden und Osterfeld) aufgeführt. Die Maßnahmen der externen Baulastträger stehen jedoch unter Vorbehalt. Die gesamten kurzfristigen Maßnahmen können der Tabelle in **Anlage 2** und der Karte in **Anlage 3** entnommen werden. In Kapitel 3.3 „Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm nach 2029“ werden weitere 14 Maßnahmenbereiche benannt, in den Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt durchgeführt werden. Auch in diesem Kapitel werden die Maßnahmen der Autobahn GmbH (Lärmvorsorge AK Oberhausen, Lärmvorsorge AK DU-Kaiserberg bis AK Oberhausen-West) und der DB InfraGO AG (Lärmvorsorge Ausbaustrecke 46/2 Emmerich – Oberhausen) unter Vorbehalt aufgeführt.

In Kapitel 3.4 „Schutz ruhiger Gebiete“ wurden die Gebiete und Kategorien aus dem LAP 3. Runde übernommen, die vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden sollen. Insgesamt werden weiterhin zwei ruhige Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche (Hiesfelder Wald, Im Fort/Hirschkamp) und 15 ruhige siedlungsnähe Erholungsflächen ausgewiesen. Ebenso gilt für 18 weitere Flächen weiterhin ein Prüfauftrag zur Ausweisung als relativ ruhiges Gebiet. Im Gegensatz zu den anderen Gebieten darf hier der $L_{DEN} \geq 55$ dB(A) betragen. Die weiteren Kriterien müssen innerhalb des Prüfauftrages noch genau festgelegt werden. In **Anlage 4** sind alle drei Gebietstypen in einer Karte dargestellt. Einmal festgesetzt sind die „Ruhigen Gebiete“ von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen und bei zukünftigen Planungen abwägungsrelevant. Ein Verbot der Lärmerhöhung oder andere zwingende Vorgaben sind damit jedoch nicht verbunden. In Kapitel 3.5 wurde die Anzahl der Personen ermittelt, für die sich die Belastung durch Straßenverkehrslärm in den nächsten fünf Jahren reduziert. Dazu wurden die aktuellen Einwohnerzahlen im Einwirkungsbereich der Maßnahmen verwendet. Die Prüfaufträge wurden bei dieser Ermittlung nicht berücksichtigt. Insgesamt werden ca. 7.000 Personen durch die kurzfristigen Maßnahmen der Stadt Oberhausen entlastet.

In **Kapitel 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit** ist die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und der Träger öffentlicher Belange (TöB) dargestellt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im Amtsblatt und auf der Internetseite der Stadt angekündigt. Eine entsprechende Mitteilung wurde zusätzlich an die Presse gesendet. Die TöBs und die Politik wurden angeschrieben und ebenfalls informiert. Während der Offenlage in der Zeit vom 12. August bis zum 6. September 2024 bestand die Gelegenheit, Anregungen, Hinweise oder Stellungnahmen zum Entwurf des LAP 4. Runde einzureichen. Der Entwurf des LAP 4. Runde wurde inkl. der Anlagen auf der Homepage der Stadt Oberhausen zur Einsicht veröffentlicht. Zusätzlich konnte ein Exemplar im Technischen Rathaus beim Bereich Umwelt

eingesehen werden. Eine Beteiligung war per E-Mail, auf dem Postweg oder persönlich beim Bereich Umwelt möglich. Insgesamt gab es 23 Eingaben von den Bürgerinnen und Bürgern und acht Rückmeldungen von den TöBs, die durch die Fachverwaltung ausgewertet und in den LAP eingearbeitet wurden. Die Eingaben und die dazu verfassten Stellungnahmen sind der **Anlage 1** zu entnehmen. Zu allen Anregungen und Hinweisen wird jeweils aufgeführt, ob und wie sie in der endgültigen Fassung des Lärmaktionsplans berücksichtigt wurden, bzw. aus welchen Gründen sie gegebenenfalls nicht aufgenommen werden konnten. In **Anlage 5** befindet sich der überarbeitete Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde mit Stand vom September 2024. In der **Anlage 6** sind die Anlagen zu diesem Bericht als Download-Link bereitgestellt.

In **Kapitel 5 „Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan“** werden die Kosten für die Aufstellung des Aktionsplans und das geschätzte Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen angegeben. Da der LAP 4. Runde durch die Fachverwaltung ohne die Beauftragung eines externen Ingenieurbüros aufgestellt wurde, sind der Stadt Oberhausen keine zusätzlichen Kosten bei der Aufstellung des Plans entstanden. Da die Aktualisierung des Lärmaktionsplans bei den kurzfristigen Maßnahmen nur Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt festsetzt, die entweder bereits vorgesehen sind oder bis 2029 aus dem Straßenbauprogramm finanziert und umgesetzt werden können, entstehen bei der Umsetzung dieser Maßnahmen ebenfalls keine zusätzlichen Kosten. Einzig durch die Umsetzung der kurzfristigen Prüfaufträge könnten Kosten entstehen, die derzeit nicht abschätzbar sind. Aus diesem Grund bleiben die Kosten für die Abarbeitung der Prüfaufträge sowie für die Umsetzung der langfristigen Maßnahmen im Lärmaktionsplan unberücksichtigt. Für das Jahr 2024 wurden die entsprechenden Kosten für die Fahrbahnsanierungen aus dem LAP 3. Stufe aus dem Jahr 2022 bereits im Straßenbauprogramm berücksichtigt. Es handelt sich bei allen kurzfristigen Maßnahmenbereichen um sanierungsbedürftige Straßenabschnitte, in denen ein Austausch aufgrund des Straßenzustands in den nächsten fünf Jahren notwendig wird. Die Finanzmittel sind in den weiteren Jahren bis 2029 durch die zuständige Fachverwaltung im Rahmen des zu beschließenden Straßenbauprogramms bereitzustellen.

7. Ausblick Lärmaktionsplanung 5. Runde

Die 5. Runde der Lärmaktionsplanung beginnt mit der Aktualisierung der Lärmkartierung. Bis zum 30. Juni 2027 müssen die Lärmberechnungen abgeschlossen sein. Die Datengrundlage bildet das Jahr 2026.

Der Lärmaktionsplan 5. Runde ist im Anschluss bis zum 18. Juli 2029 aufzustellen. Für diese Runde hat die Fachverwaltung wieder die Vergabe an ein externes Ingenieurbüro vorgesehen, welches den Aufstellungsprozess in den zwei Jahren begleiten soll. Es wird eine zeitnahe Vergabe nach dem Abschluss der Lärmkartierung angestrebt, damit möglichst viel Zeit für die Erarbeitung der neuen Inhalte und für die Abstimmung mit der Öffentlichkeit und der Politik zur Verfügung steht.

Anlage/n

1 - Anlage 1 Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde Öffentlichkeitsbeteiligung

2 - Anlage 2 Kurzfristige Maßnahmen bis 2029 LAP 4. Runde (Tabelle)

3 - Anlage 3 Kurzfristige Maßnahmen bis 2029 LAP 4. Runde (Karte)

4 - Anlage 4 „Ruhige Gebiete“ LAP 4. Runde (Karte)

5 - Anlage 5 Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024 Bericht ohne Anlagen

6 - Anlage 6 Lärmaktionsplan Oberhausen _Anlagen zum Download

7 - Anlage 7 Klimacheck_Lärmaktionsplan Runde 4

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Auswertung im September 2024)

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
1	Eingabe per Mail am 02.08.2024	Hallo, ich möchte zum Aktionsplan eine Anregung und Hinweis geben. Seit geraumer Zeit wird auf der Thüringer Straße in Oberhausen-Buschhausen gerast auf Teufel komm raus. Diese Straße ist so richtig eine Rallystrecke in und aus Richtung Duisburg geworden. Gerade auch durch die Fahrschule und dem gegenüber liegenden Kiosk, kommt es hier auch immer zu Kickstarts, welche extrem laut sind. Da sich auch im vorderen Bereich ein Spielplatz und die Lutherkirche befindet, wurde ich darum Bitte, das wie auf der Friesenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30h/km eingerichtet wird!	Hohe Lärmbelastung auf der Thüringer Straße durch den Straßenverkehr. Die Streckengeschwindigkeit wird nicht eingehalten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird vorgeschlagen.	Die Thüringer Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur vereinzelt überschritten werden. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans. Die Anordnung von 30 km/h ist nicht möglich, da die Anforderungen der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ nicht erfüllt werden. Der Hinweis zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen und der beschriebenen Verhaltensweise wird an die Polizei und den Bereich Recht zur Überprüfung weitergeleitet.
2	Eingabe per Mail am 12.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wende mich an Sie, um auf die zunehmende Lärmbelästigung auf der Hartmannstraße in Oberhausen aufmerksam zu machen. Insbesondere an Wochenenden und bei schönem Wetter kommt es hier vermehrt zu erheblichem Lärm durch Motorräder, die diese Strecke gerne nutzen. Besonders die lauten Harley-Davidson-Motorräder sind oft mit hohen Drehzahlen unterwegs, was die Lärmbelastung für Anwohner und Besucher erheblich verstärkt. Die Situation hat sich in den letzten Jahren spürbar verschärft, was für viele Anwohner zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität führt. Der Lärm ist oft so intensiv, dass eine Erholung im Freien kaum noch möglich ist. Diese Lärmbelastung stellt nicht nur eine Störung der Ruhe dar, sondern kann auch	Hohe Lärmbelastung durch Motorräder auf der Hartmannstraße. Die Aufnahme der Hartmannstraße in den Lärmaktionsplan 2024, Geschwindigkeitskontrollen, Tempolimit, Schilder mit Lärmschutzhinweisen, Lärmschutzwände, Fahrverbote für Motorräder werden vorgeschlagen.	Die Hartmannstraße war bereits Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans 1. Runde. 2012 wurde die Fahrbahn mit lärmminderndem Asphalt saniert. Dadurch wurde eine deutliche Lärminderung erzielt. Die Hartmannstraße ist daher kein Maßnahmenbereich des aktuellen Lärmaktionsplans. Der Motorradlärm wurde als Teil des Gesamtverkehrslärms im Rahmen der Lärmkartierung mitbetrachtet.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		gesundheitliche Auswirkungen haben, insbesondere bei Dauerbelastung. Aus diesen Gründen möchte ich anregen, die Hartmannstraße in den Lärmaktionsplan 2024 aufzunehmen und geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu prüfen. Dies könnte beispielsweise durch verstärkte Geschwindigkeitskontrollen, die Einführung von Tempolimits, oder das Aufstellen von Schildern mit Lärmschutz-Hinweisen erfolgen. Auch die Installation von Lärmschutzwänden oder die Einrichtung von Motorrad-freien Zonen könnte in Erwägung gezogen werden. Ich hoffe sehr, dass mein Anliegen in Ihre Planungen für den Lärmaktionsplan 2024 einbezogen wird und zeitnah Maßnahmen ergriffen werden, um die Lebensqualität in diesem Bereich wieder zu verbessern. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.		Ein hoher Anteil an Motorrädern am Gesamtverkehr ist in diesem Bereich nicht bekannt. Der Hinweis zum Motorradlärm wird jedoch trotzdem an die Polizei weitergegeben.
3	Eingabe per Mail am 12.08.2024	Guten Tag sehr geehrte Damen und Herren, die Grenzstr. - von der Lothringerstr. bis zur Mülheimerstr.- wird als Rennstrecke, sowohl von hoch motorisierten Autos als auch von Motorrädern genutzt. Die Anzahl der großen Lkws / Sattelschlepper hat sich nach dem Durchfahrts Verbot der Mülheimerstr. auf der Grenzstr. drastisch erhöht. Die Anzahl der parkenden Firmen- Transporter und der großen Wohnmobile nimmt ständig zu. Hilfreich wäre eine Tempo 30 Zone und Bäume!!	Hohe Lärmbelastung auf der Grenzstraße durch den Straßenverkehr. Geschwindigkeitsüberschreitungen und ein hoher Anteil an Lkw auf der Grenzstraße. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird vorgeschlagen.	Die Grenzstraße war bereits Maßnahmenbereich des Lärmaktionsplans 2. Runde. 2019 wurde die Fahrbahn mit lärmminderndem Asphalt saniert. Dadurch wurde eine deutliche Lärminderung erzielt, sodass die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) nur noch vereinzelt überschritten werden. Die Anordnung von 30 km/h ist nicht möglich, da die Anforderungen der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ nicht erfüllt werden. Geschwindigkeitsmessungen wurden an der Grenzstraße nach der Eingabe zum Lärmaktionsplan 3. Runde stichprobenartig durch den Bereich Recht durchgeführt. Dabei wurden keine Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
4	Eingabe per Mail am 12.08.2024	Guten Tag Wir Wohnen auf dem Kastanienweg in Oberhausen Lirich wo es eigentlich recht ruhig ist, aber wenn LKWs oder Pritschen mit 50km/h über die Wunderstrasse fahren was erlaubt ist war es mit der Ruhe. Die Schlaglöcher der Fahrbahn beseitigen wäre schon ausreichend.	Lärmbelastung durch Lkw auf der Wunderstraße auf schadhaftem Untergrund. Eine Beseitigung der Schlaglöcher wird vorgeschlagen.	Der Kastanienweg ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nicht überschritten werden. Der Hinweis zu den Schlaglöchern wird unabhängig davon an den Bereich Mobilität weitergegeben.
5	Eingabe per Mail am 13.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte folgende Lärmbelästigung melden. In Osterfeld auf der Bottroper Straße sowie auf der Märkische Straße, diese ist in den Abend und Nachtzeiten durch laute Autos erhöht. An den Wochenenden ist es am schlimmsten. Wäre schön , wenn dort etwas getan werden kann.	Auf der Bottroper Straße und der Märkische Straße ist der Verkehrslärm am Abend, in der Nachtzeit sowie an den Wochenenden erhöht. Maßnahmen sind erwünscht.	Der Lärmaktionsplan 4. Runde sieht für die Bottroper Straße in den nächsten fünf Jahren bereits Maßnahmen vor. Lärmindernder Asphalt ist in den Bereichen von der Rheinischen Straße bis zur Vestischen Straße und von der Osterfelder Straße bis zur Westfälischen Straße vorgesehen. Im Bereich Rheinische Straße bis Vestische Straße wird zusätzlich die Umsetzung von straßenräumlichen Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept geprüft. Die ermittelten Lärmbelastungen in der Märkischen Straße liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Märkische Straße im Lärmaktionsplan nicht betrachtet.
6	Eingabe per Mail am 13.08.2024	Die komplette Ebertstr bis hoch zur Mülheimstr ist eine reinste Katastrophe mit dem Lärm. Autos von jeder Richtung die von Autobahn Buschhausen kommen und vom Kaisergarten Es wohnen viele Alte Menschen dort. Ich wohne seit 20 Jahren auf der Ebertstr.3. und es wird immer schlimmer mit dem Verkehr dort. Vor allem führt dort ein Tunnel Richtung Buschhausenerstr. Und dort geben die ganzen Autofahrer mal im Sommer nachts richtig Gas darunter. Wenn die Fenster auf Kipp sind denkt man das ne Bombe am Explodieren ist. Bei Besuch bekommen die Leute sogar fast ein Herzinfarkt weil's einfach richtig laut ist. Es wird schlimmer und schlimmer nur! Auch im Winter eigentlich jedes Wochenende geben die dort wie verrückten aufs Gas! Eine 30 Zone wäre dort angebracht. Außerdem wollte dir deutsche bahn schutzlärmschilde bauen, weil oben Züge fahren.	Hohe Lärmbelastung auf der Ebertstraße durch Straßen- und Schienenverkehrslärm. Besondere Belastung im Bereich der Bahnbrücke durch laute Kfz im Nachtbereich. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und Lärmschutzwände an den Schienenstrecken werden gefordert.	Der Lärmaktionsplan sieht für die Ebertstraße in den nächsten fünf Jahren bereits Maßnahmen vor. Lärmindernder Asphalt ist in den Bereichen Bahnbrücke bis Tannenbergsstraße und Tannenbergsstraße bis Mülheimer Straße vorgesehen. Die DB InfraGo GmbH plant den Bau von Lärmschutzwänden an der Hansastraße bis Ende 2024 und an der Rossaintstraße ab 2025. Für den Kreuzungsbereich Friedrich-List-Straße / Ebertstraße ist die Möglichkeit zur Beantragung von passivem Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster, Lüfter) vorgesehen.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Es fahren immer mehr Güterzüge nachts. Man kann einfach das Fenster nicht mehr aufhaben ohne vom Lärm gestört zu werden. Und lärm ist noch untertrieben. Die Deutsche Bahn hat vor Jahren angekündigt wände dort zu bauen. Und was ist passiert? Einfach nichts. Es fahren täglich LKWs unter der Brücke. Und es wird wie gesagt immer nur schlimmer mit dem Verkehr dort!		Der Sachverhalt zum verhaltensbezogenen Lärm unter der Brücke wird an den Bereich Recht und die Polizei weitergegeben. Maßnahmen sind im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht möglich.
7	Eingabe per Mail am 14.08.2024	Der Lärmpegel auf der Königshardter Straße (ab Kreisverkehr) in Richtung Nordfriedhof ist extrem hoch. Hinzukommt auch die Geräuschkulisse der nahen Autobahn. Am Abend und auch in der Nacht verwandelt sich die Straße zur Rennstrecke, teils mit waghalsigen Überholmanövern. Auf einem Teilstück besteht eine 30km/h Beschränkung. Es wird angeregt, dies auf der gesamten Strecke weiterzuführen. Zumal sich kurz vor der Falkestraße auf beiden Straßenseiten Bushaltestellen befinden. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit im Rahmen des Lärmschutzes ist auf dem Buchenweg von 22 bis 6 Uhr angewandt worden.	Hohe Lärmbelastung auf der Königshardter Straße zwischen dem Kreisverkehr und dem Nordfriedhof. Geschwindigkeitsüberschreitungen in den Abend- und Nachtstunden. Die Autobahn ist eine weitere Lärmquelle in diesem Bereich. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im gesamten Bereich wird vorgeschlagen.	Die Königshardter Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur vereinzelt überschritten werden. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans Eine Reduzierung der Streckengeschwindigkeit kann nicht angeordnet werden, da die Anforderungen der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ nicht erfüllt werden. Der Hinweis zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen wird an den Bereich Recht zur Überprüfung weitergeleitet.
8	Eingabe per Mail am 14.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren der Stadt Oberhasuen, wir wohnen an der von Trothastr., wo ein sehr starker Verkehrslärm herrscht. Baustellen der beiden Schulen und auch der Schulbetrieb erzeugen sehr viel Verkehrslärm. Auch in den Frühstunden wenn Oxea und Edeka Schichtwechsel hat nimmt der Lärm zu. Sollte die Weierstr. gesperrt werden um die Bahnbrücken zu sanieren und	Hohe Lärmbelastung an der Von-Trotha-Straße durch den Straßenverkehr (Schulbetrieb, Gewerbebetriebe, Lkw). Eine Zunahme des Lärms wird durch die Planungen auf dem Gelände der Zeche Sterkrade vermutet. Geeignete Maßnahmen zur Lärminderung werden gefordert.	Die Von-Trotha-Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur vereinzelt überschritten werden. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans Maßnahmen sind aus diesem Grund im 4. Lärmaktionsplan nicht vorgesehen.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		das Gelände der Zeche Sterkrade bebaut werden, wird der Verkehrslärm zunehmen, auch bei Fertigstellung durch mehr Autoverkehr. Wenn auf der A3 Stau entsteht fahren sehr viele große LKW's durch unsere Strasse, die eigentlich die neue Umgehungsstr. Weierheide benutzen sollten. Wir bitten sie den Verkehrslärm durch geeignete Maßnahmen zu mindern, sie wissen am besten wie das gemacht werden muß.		Die Hinweise zum Verkehrsaufkommen durch den Schulbetrieb, die Gewerbebetriebe und durch die Lkw wird an den Bereich Mobilität weitergeleitet.
9	Eingabe per Mail am 14.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, Hiermit wende ich mich an die Stadt aufgrund des Aufrufs zur Beteiligung der Bürger an der Lärmaktionsplanung 2024. Wie schon vor einiger Zeit angesprochen widme ich mich der Situation an der Königshardter Straße im Bereich des Nordfriedhofs. In vielen Straßen in Oberhausen sind die Geschwindigkeiten auf 30 km/h verringert und bei Sarnierung der Straßen auf Flüsterasphalt zurückgegriffen worden. Warum nicht im Bereich unserer Straße an der wir wohnen? Das hätte den Geräuschpegel deutlich verringert. Am Wochenende fahren die Autos und Mopeds so schnell (manchmal auch tagsüber) das man es kaum aushält. Die Fenster zur Straße hin kann man nachts jedenfalls nicht geöffnet lassen. Zudem kommt noch der Lärm von der Autobahn, Schallschutzwände sind hier ebenfalls nicht vorhanden. Ich würde es begrüßen wenn sich hier mal jemand Gedanken darum macht dagegen vorzugehen. Es wurde für eine kurze Zeit ein Blitzer hingestellt, leider zu offensichtlich und im falschen Bereich. Dort wo er stand (Bushaltestelle Nordfriedhof) bremsen die meisten automatisch ab wegen der Ampel. Die waren Beschleuniger geben meistens erst ab Falkestraße Gas. Dort befindet sich genügend Platz, auch für eine feste Anlage. Wenn wenigstens ein Limit eingeführt würde dann wäre es hier mit Sicherheit deutlich erträglicher. Ich hoffe ich konnte Ihnen meinen Rat geben und der bitte wird nachgegangen. Ich bin mit Sicherheit nicht der einzige, schauen	Hohe Lärmbelastung auf der Königshardter Straße durch den Straßenverkehr (Stadtstraße und Autobahn) mit Überschreitung der vorgegebenen Geschwindigkeit. Es werden Lärmschutzwände an der Autobahn, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung vorgeschlagen.	Die Königshardter Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur vereinzelt überschritten werden. Eine Reduzierung der Streckengeschwindigkeit kann aus diesem Grund nicht angeordnet werden. Der Hinweis zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen wird an den Bereich Recht zur Überprüfung weitergeleitet. Lärmschutzwände an der Autobahn sind von der Autobahn GmbH im Zuge der Planfeststellung zum Ausbau des AK Oberhausen geplant.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		sie nur mal in die Kommentare beim Instagram Aufruf dem auch ich gefolgt bin.		
10	Eingabe per Mail am 17.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, meine Familie und ich wohnen auf der Beethovenstraße. Dort herrscht viel Verkehr und ist dementsprechend sehr laut und von Erholung keine reden. Auch Gespräch auf unseren Balkon kann man leider kaum führen, da es so Laut ist. Es wäre schön wenn Sie sich unsere Straße anschauen würden.	Hohe Lärmbelastung auf der Beethovenstraße durch den Straßenverkehr.	Die Beethovenstraße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur vereinzelt überschritten werden. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, wird jedoch als weiterer lärmbelasteter Bereich mitgeführt, bei dem der Austausch des Asphalts zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt oder in Zusammenhang mit einer Sanierungsmaßnahme (Straße, Kanal) vollzogen wird.
11	Eingabe per Mail am 18.08.2024	Guten Tag, ich bitte Sie, meine folgenden Anregungen und Hinweise im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen zu berücksichtigen. Die durchgehende, ca. 1,5 km lange Beethovenstraße ist eine Verbindungsstraße zwischen den Hauptverkehrsstraßen Dorstener Straße und Kirchhellener Straße. Sie wird intensiv für Durchgangsverkehre genutzt und häufig zu schnell befahren. Bereits in den frühen Morgenstunden (ca. 5 Uhr) fahren Kleintransporter mit hoher Geschwindigkeit durch die Straße und verursachen starken Lärm. Schwere LKW benutzen die Beethovenstraße als Ausweichstrecke. Außerdem verläuft im Abschnitt zwischen der Sperberstraße und der Kirchhellener Straße die ÖPNV-Linie SB 92. Die schweren Gelenkbusse müssen angehalten werden und sich in den fließenden Verkehr einreihen. Zusammen ergibt sich zunehmend eine starke Lärmbelastung und Beeinträchtigung der Baugebiete entlang der Beethovenstraße und in den angrenzenden Seitenstraßen, die nahezu ausschließlich dem Wohnen dienen.	Hohe Lärmbelastung auf der Beethovenstraße durch den Straßenverkehr mit Überschreitung der vorgegebenen Geschwindigkeit. Hoher Anteil an Durchgangsverkehr zwischen Dorstener Straße und Kirchhellener Straße. Lkw nutzen die Straße als Ausweichstrecke. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, Vorfahrtsregelung an der Einmündung Sperberstraße und ein Lkw-Fahrverbot werden gefordert.	Die Beethovenstraße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur vereinzelt überschritten werden. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, wird jedoch als weiterer lärmbelasteter Bereich mitgeführt, bei dem der Austausch des Asphalts zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt oder in Zusammenhang mit einer Sanierungsmaßnahme (Straße, Kanal) vollzogen wird. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung und eines Lkw-Fahrverbotes nicht möglich, da die Anforderungen der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Zur Minderung der zunehmenden Lärmbelastung der Anwohner wird daher gebeten, folgende Maßnahmen zu prüfen und in den Katalog der kurzfristigen Maßnahmen aufzunehmen: • Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Beethovenstraße im gesamten Verlauf von der Oberen Brüderstraße bis zur Kirchhellener Straße auf 30 km/h • die Anordnung einer abknickenden Vorfahrtsregelung im Bereich der Einmündung der Sperberstraße in die Beethovenstraße • und ein LKW-Fahrverbot. Die Maßnahmen sind mit nur geringen Kosten umzusetzen und erhöhen zu dem erheblich die Verkehrssicherheit, insbesondere in den unübersichtlichen Einmündungsbereichen an der Sperberstraße und an der Stralsunder Straße.		Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ nicht erfüllt werden. Die Hinweise zur Überschreitung der vorgegebenen Streckengeschwindigkeit und die weiteren Maßnahmenvorschläge werden dennoch an den Bereich Recht und den Bereich Mobilität weitergeleitet.
12	Eingabe per Mail am 19.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, mit Interesse las ich die Informationen über den Lärmaktionsplan 2024 sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung dazu. Ich freue mich, dass die Stadt Oberhausen zu diesem Thema aktiv ist und Hinweise von BürgerInnen entgegennimmt. Herzlichen Dank dafür! Nachfolgend möchte ich Ihnen eine Anregung zu einer Maßnahme geben. Ich wohne auf der Württembergstraße, nahe der Hessenstraße, im 1.OG und bin vom Straßenverkehrslärm auf der parallel verlaufenden Mecklenburger Straße betroffen, siehe beigegefügtes Bild. Dort auf der Mecklenburger Str. gilt tagsüber ab 7 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Nachts gibt es diese Geschwindigkeitsbeschränkung jedoch nicht, so dass ich vor allem in den frühen Morgenstunden ab 4:30 - 5:00 einen belastenden Lärm verzeichne, der meine nächtliche Erholungszeit zu diesen frühen Stunden unterbricht. Dies gilt vor allem an den Sommertagen, an denen ich einzig in der Nacht durch offene Fenster die Raumtemperatur in der Wohnung senken kann.	Hohe Lärmbelastung auf der Württembergstraße durch den Straßenverkehr auf der Mecklenburger Straße. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung bereits ab 4 Uhr zur Sicherung der Nachtruhe wird vorgeschlagen.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Mecklenburger Straße liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Gleiches gilt für die Gebäude auf der Württembergstraße. Daher wird die Mecklenburger Straße im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ist aus Gründen des Lärmschutzes nicht möglich, da die Anforderungen der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ nicht erfüllt werden.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Aus diesem Grund bitte ich um eine Prüfung/Bewertung des parallel zur Württembergstr. verlaufenden Straßenabschnitts der Mecklenburger Straße für die früh morgendlichen Stunden hinsichtlich des Verkehrslärms. Meine Anregung/mein Vorschlag: die Geschwindigkeitsbegrenzung dort bereits ab 4 Uhr morgens einzuführen. Ich bedanke mich im Voraus für Ihre Unterstützung.		
13	Eingabe per Mail am 20.08.2024	Sehr geehrter Herr van den Akker, über den Instagram Account der Stadt habe ich vom Lärmaktionsplan für Oberhausen erfahren. Als Anwohnerin der Buschhausener Straße in OB-Lirich, mit Fassade zur Hauptstraße, begrüße ich die Aktion und möchte diese mit meinem Feedback unterstützen. – Die größte Lärmquelle geht vom Straßenverkehr aus. Insbesondere durch LKWs, Motorrad-Fahrern mit sehr lautem Auspuff, als auch Autoposern und Raser. Vorschlag: Aufstellung von Lärmblitzern in Verbindung mit Dezibel-Bußgeldern, als auch Ergänzung der Buschhausener Straße im Lärmaktionsplan; Abschnitt "7. Lkw-Durchfahrtsverbot LAP 3: MB 2: Mülheimer Straße (Luftreinhalteplan)" – Zudem kommt es immer wieder vor, dass sogenannte Planwagenfahrten durch lautes Singen und Grölen zu Ruhestörungen führen. Insbesondere wenn diese Wagen an der Ampelanlage genau vor den Wohnhäusern zu stehen kommen. Vorschlag: Durchfahrt auf der Hauptstraße untersagen / Planwagenfahrten verbieten	Hohe Lärmbelastungen auf der Buschhausener Straße durch den Verkehrslärm (Lkw, Raser, Motorräder) und Planwagenfahrten. Der Einsatz von Lärmblitzern, Durchfahrtsverbot oder generelles Verbot für Planwagenfahrten und Baumpflanzungen werden vorgeschlagen.	Die Buschhausener Straße war bereits Maßnahmenbereich der Lärmaktionspläne 2. Runde und 3. Runde. 2017 wurde die Fahrbahn mit lärmminderndem Asphalt saniert. Dadurch wurde eine deutliche Lärmreduzierung erzielt. Weitere lärmreduzierende Maßnahmen wurden im LAP 3. Runde nicht mehr gesehen. Lärmblitzer wurden zunächst in Berlin getestet und dürfen für die Ahndung von zu lautem Fahren nicht genutzt werden. Planwagenfahrten (verhaltensbezogener Lärm) sind nicht Teil des Lärmaktionsplans. Eine relevante Anzahl an Fahrzeugen im Jahr wird im Bereich der Buschhausener Straße bezweifelt. Einzelne Bäume bewirken keine wahrnehmbare Schallminderung (ab 1 dB(A)). Dauerhaft belaubte Bäume sind zudem unter den hier herrschenden klimatischen Verhältnissen nicht bekannt.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		– Im Zuge der Baumaßnahmen für die Verlegung eines neuen Stromkabels wurden sämtliche Bäume auf unserer Straßenseite schon vor ca. einem halben Jahr gefällt. Diese hatten sowohl vor der Sonneneinstrahlung als auch vor Lärm geschützt. Die Baumaßnahmen haben allerdings immer noch nicht stattgefunden. Vorschlag: Bei Neubepflanzung; große und immergrüne Laubbäume welche nachweislich als wirksamste Lärmschutzpflanzen dienen. Bei Fragen dazu stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung. Herzlichen Dank im voraus für Ihre Bemühungen.		
14	Eingabe per Mail am 20.08.2024	Guten Tag, ich habe folgende Fragen und Anmerkungen zum Lärmaktionsplan. Bei den geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (3.2) sowie bei den langfristigen Strategien zum Schutz von Umgebungslärm (3.3) sind vorwiegend Fahrbahnsanierungen mit Flüsterasphalt geplant. 1) die erwartete Lärmreduzierung wird mit -3dB angegeben. Wie wurde dieser Wert genau ermittelt oder woher übernommen? 2) Fahrbahnsanierungen mit Flüsterasphalt halte ich für nicht die geeignete Maßnahme aus unterschiedlichen Gründen: A) Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Verkehr bewertet diese Maßnahme lediglich als eine kurz- bis mittelfristige Lösung. Von daher ist es keineswegs eine geeignete Strategie. https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermaktionsplanung/massnahmen-gegen-laerm	Allgemeine Anregungen zur Lärmierungsstrategie	Zu 1) Die Korrekturwerte für Straßenoberflächen werden durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelt. Dabei wird die jeweilige Straßenoberfläche mit einer Referenzdeckschicht verglichen. Der jeweilige Korrekturwert kann dann bei den Lärmberechnungen verwendet werden. Die tatsächliche Lärminderung vor Ort hängt immer von den genauen Gegebenheiten ab. Zumeist ist die lärmindernde Wirkung deutlich höher, da die bestehende Straßenoberfläche in den Maßnahmenbereichen schadhaft ist und so deutlich höhere Emissionen als beim Referenzbelag entstehen. Die Maßnahmen im Lärmaktionsplan werden aus wirtschaftlichen Gründen nur in Bereichen durchgeführt, in denen die Fahrbahnoberfläche schadhaft ist. Zu 2A) Die Bewertung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr bezieht sich auf den

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		B) Flüsterasphalt reduziert die Abrollgeräusche von Fahrzeugen, nicht aber Motorengeräusche, insbesondere bei Beschleunigungen auf 50kmh (oder mehr), die im Stadtverkehr durch Ampeln gegeben sind. Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen daher stärker in Betracht gezogen werden. Dinslaken hat es z.B. geschafft, in weiten Teilen der Stadt 40kmh einzuführen. Warum nicht hier? C) Eine Reduzierung der Geschwindigkeit hätte auch positive Effekte auf die Verkehrssicherheit. Diese wird auch nicht berücksichtigt. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr würde profitieren. Wenn die Straßen sicherer für Radfahrer werden, würden auch mehr Leute mit dem Rad statt mit dem Auto fahren, was sich wiederum positiv auf die Lärmemissionen im Stadtverkehr ausüben würde. D) Umweltbelange werden mit dieser Maßnahme nicht berücksichtigt. Dabei ist die Luftqualität in vielen Bereichen, wo hoher Verkehrslärm vorliegt gleichzeitig schlecht. Bei der Reduzierung von Geschwindigkeit und Förderung des Radverkehrs/ ÖPNV würde sich diese bessern. Die Randinfrastruktur wird vom ADFC Klimatest (d.h. von den Bürgern) seit Jahren negativ bewertet, die Mobilitätswende nicht ernst genommen. Die Verkehrswende klappt nur, wenn der Radverkehr und ÖPNV mehr Platz gewinnt, d.h. der Autoverkehr an Platz verliert. In diesem Punkt ist sich die Verkehrswissenschaft einig. In Oberhausen wird lediglich rote Farbe auf die Fahrbahn gemacht. Das ist zu wenig. Es fehlt an Radwegen mit gutem Fahrbahnuntergrund (warum werden die Radwege, wie die HOAG Trasse eigentlich nicht asphaltiert? Weil keine Autos drauf fahren?), baulich(!) getrennten Radwegen, sichere Abstellmöglichkeiten, barrierefreie Kreuzungsbereiche, Fahrradstraßen usw.		Zeitrahmen der Umsetzung. Die Wirkung der Maßnahme wird als deutlich positive Auswirkung durch das Ministerium bewertet. Leider ist die Maßnahme sehr kostenintensiv, sodass sie im Hinblick auf Synergieeffekte in Oberhausen nur in den Bereichen umgesetzt wird, in denen der Zustand der Fahrbahnoberfläche einen Austausch notwendig macht. Zu 2B) Das Rollgeräusch ist ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h das dominante Geräusch bei Pkws. Durch die Entwicklung leiser Motoren überwiegt das Rollgeräusch häufig auch schon bei niedrigeren Geschwindigkeiten. Die Lärmbelastung durch die Anfahrt an Ampeln kann durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht verringert werden. Eine effektive Maßnahme zur Reduzierung von Lärm- und Luftbelastungen an Ampeln ist die Schaltung einer „grünen Welle“, bei der die Fahrzeuge nicht anhalten müssen, sondern stetig weiterfahren können. Leider ist die Einrichtung von „grünen Wellen“ nicht überall möglich. Aus Gründen des Lärmschutzes können Geschwindigkeitsbeschränkungen nur auf der Grundlage des § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung angeordnet werden. Die entsprechenden Voraussetzungen bestehen jedoch nicht in jedem Maßnahmenbereich. Flächendeckend kann auf dieser Grundlage keine Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgen. Zu 2C) und D) In den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans werden bei der Maßnahmenentwicklung die Belange von Rad- und Fußverkehr sowie des ÖPNVs und der Verkehrssicherheit mitbetrachtet (s. Kapitel 3.1, LAP 4.Runde). Wirkungszusammenhänge

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
				bestehen zwischen Lärmaktionsplanung und z. B. der Verkehrsentwicklungsplanung. Ein gesamtstädtischer Ansatz wird beim Bereich Mobilität in den folgenden Plänen verfolgt: - Mobilitätskonzept, - Nahverkehrsplan, - Nahmobilitätskonzepte, - Radverkehrskonzept.
15	Eingabe per Mail am 22.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin Hauseigentümer der Hamborner Allee in 46049 Oberhausen, die direkt neben der A42 liegt. Die hier gemessene bzw. berechnete Lautstärke liegt in allen Bereichen deutlich über den (eigentlich) zulässigen Höchstgrenzen. Zudem ist dieser Bereich Oberhausens in direkter Nähe zur A3, sodass wir dem hohen Lärm von zwei Autobahnen ausgesetzt sind. Hiermit möchte ich Sie bitten, dieses Gebiet, das in der Stadtplanung im Allgemeinen häufig nicht berücksichtigt wird, in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen und aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Verwunderlich ist nämlich, dass das Wohngebiet auf der gegenüberliegenden Seite der A42 (Fahrtrichtung Kamp-Lintfort) durch Schallschutzmauern geschützt ist.	Hohe Lärmbelastung an der Hamborner Allee durch die Autobahnen BAB 3 und BAB 42. Es aktive Lärmschutzmaßnahmen gefordert.	Die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) werden an der Hamborner Straße überschritten. Da es sich in dieser Situation nur um einzelne Gebäude am Westfriedhof handelt, wurde der Bereich nicht als Maßnahmenbereich in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die ermittelten Lärmbelastungen an der Hamborner Straße resultieren aus den Emissionen der BAB 3 und BAB 42. Für die Lärmsanierung entlang der Autobahnen ist die Autobahn GmbH zuständig. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die seit 2021 geltenden Auslösewerte liegen bei 64 / 54 dB(A). Der Sachverhalt wird an die Autobahn GmbH zur Prüfung weitergeleitet.
16	Eingabe per Mail am 25.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren! Im Namen der Anwohner der Emmericher Straße in 46147 Oberhausen, bitten wir hiermit um Aufnahme in den aktuellen Lärmaktionsplan. Seit dem Ausbau der Emmericher Straße hat die Lärmbelastung erheblich zugenommen. Diese Problematik haben wir bereits in unserem Schreiben, mit Unterschriften der Anwohner, dem Oberbürgermeister mitgeteilt.	Hohe Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr an der Emmericher Straße. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden besonders nachts nicht eingehalten.	Die Emmericher Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nicht überschritten werden. Der Hinweis zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen wird an den Bereich Recht zur Überprüfung weitergeleitet.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Auf der Bürgerversammlung 2017 wurden zahlreiche Befürchtungen hinsichtlich des geplanten Ausbaus geäußert, die sich leider bestätigt haben. Die Neuordnung der Straße führt dazu, daß Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht einhalten, insbesondere in den Nachtstunden. Der verlegte Asphalt, der als lärm mindernd beworben wurde, trägt nicht zur spürbaren Erleichterung bei. Zusätzlich basiert die zugrunde liegende Schalltechnische Untersuchung von 2018 auf Prognosen, die nicht der Realität entsprechen. Begründung: Die Emmericher Straße wird zukünftig die Hauptverkehrsader zwischen den Städten Oberhausen und Dinslaken sein. Die weiteren Straßen Ausbau Pläne für den Oberhausener Norden (Forststraße) werden keine Verkehrsentslastung für die Emmericher Straße bedeuten. Wir fordern aus folgenden Gründen die Aufnahme der Emmericher Straße in den Lärmaktionsplan 2024: 1. Die L 4 führt durch ein reines Wohngebiet. 2. Der verbaute Asphalt trägt nicht zur Lärminderung bei. 3. Die Neuordnung der Straße führt dazu, dass die erlaubten 50 km/h Tag und Nacht überschritten werden. 4. Die Lärmbelastung hat sich nach dem Ausbau erheblich erhöht. (LKW, Baufahrzeuge, Busse) 5. Die Nachtruhe ist für viele Anwohner nicht gegeben. Im Interesse der Gesundheit und des Wohlbefindens der Anwohner, ist eine dringende Aufnahme in den aktuellen Lärmaktionsplan erforderlich.		
17	Eingabe per Mail am 26.08.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte die Eisenheimer Str. als große Lärmbelastung benennen. Seit 14 Jahren wohne ich nun mit allen Fenstern zur Straße hin, in einer 30iger-Zone. Der Straßenbelag ist Kopfsteinpflaster und	Hohe Lärmbelastungen auf der Eisenheimer Straße durch einen schlechten Zustand der Straße, Geschwindigkeitsüberschreitungen und Missachtung der Anlieger Anordnung.	Die Eisenheimer Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nicht überschritten werden. Die Hinweise zur „Bodenwelle“ und zum Befahren der Bürgersteige werden an den Bereich Mobilität weitergegeben. Die Hinweise

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		zwischen der Haus-Nr. 7 – 9 gibt es irgendwo eine Bodenwelle. Über diese Bodenwelle schlagen leere Anhänger richtig laut! Aus Fahrtrichtung der Trasse gibt es direkt nach der Unterführung nur eine „Rechts vor Links-Situation“, so dass hier gerne ab 5 Uhr morgens stark beschleunigt wird. Selbst die WBO-Betriebe halten sich mit ihren großen Fahrzeugen nicht an die 30 km/h-Regelung, wenn sie die Straße nur durchfahren. Auch sind schwere Lastwagen, trotz der Anlieger-Beschilderung, leider immer noch die Regel. Gerne werden auch die Bürgersteige vor meiner Haustüre befahren, wenn es zum Gegenverkehr kommt. Da die Bürgersteige eher abgesenkt sind, wird hierbei auch häufig nicht die Geschwindigkeit gedrosselt. Das ist wirklich sehr laut und gefährlich. Es wäre wirklich eine deutliche Verbesserung der Wohnqualität, wenn Sie die Lautstärke hier mindern würden. Bzw. wenigstens die Einhaltung der 30 km/h-Regelung und die Anlieger-Regelung für LKW's regelmäßig zu den frühen Morgenstunden überprüfen würden. Für Ihre Mühe besten Dank.	Es werden Kontrollen der Geschwindigkeit und der Anlieger-Regelung vorgeschlagen.	zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen und zur Missachtung der Anlieger-Anordnung werden an den Bereich Recht weitergegeben.
18	Eingabe per Mail am 02.09.2024	Guten Tag, ergänzend zu den bereits im Entwurf angegeben Maßnahmen, insbesondere der Maßnahme 14, schlage ich eine Verlängerung des Tempo-30-Limits für den Abschnitt der Kirchhellener Straße vom Joseph-Haydn-Weg bis zur Erzberger Straße vor. Ab hier ist bereits ein Tempo-30-Limit bis zur Stadtgrenze eingerichtet und der aktuell gewählte Endpunkt wirkt für mich nicht schlüssig, da durch die Sackgasse Joseph-Haydn-Weg kein relevant geändertes Verkehrsaufkommen entsteht.	Hohe Lärmbelastung auf der Kirchhellener Straße. Verlängerung des Bereichs der angeordneten Streckengeschwindigkeit von 30 km/h vom Joseph-Haydn-Weg bis zur Erzberger Straße.	Der Bereich der Kirchhellener Straße wird im Lärmaktionsplan 4. Runde bereits berücksichtigt. Für den Abschnitt von der Erzberger Straße bis zum Abzweig Kirchhellener Straße vor der Autobahnbrücke über die BAB 2 ist der Einbau eines lärm mindernden Asphalts vorgesehen. Da in dem Bereich zwischen Erzberger Straße und Joseph-Haydn-Weg die Werte von 70 bzw. 60 dB(A) nach den RLS90 nicht überschritten werden, ist die Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h in diesem Bereich nicht möglich und nach dem Einbau des lärm mindernden Asphalts auch nicht erforderlich.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
19	Eingabe per Mail am 03.09.2024	Betreff: Dringliche Bitte um Prüfung der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Oberhausen – Verkehrssituation Neumühler Straße 69 bis 107 Sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung, hiermit möchte ich Sie dringend bitten, die Verkehrssituation auf der Neumühler Straße im Abschnitt zwischen den Hausnummern 69 und 107 im Rahmen des Lärmaktionsplans Oberhausen zu prüfen. In diesem Bereich befindet sich eine U3-Kindertagesstätte, deren Kinder täglich die Straße überqueren müssen. Leider ist die Neumühler Straße tagsüber keine 30er Zone, was in Anbetracht der Sicherheit unserer Kinder äußerst besorgniserregend ist. Zudem liegt direkt an der Bushaltestelle eine Seniorentagesstätte, was die Situation zusätzlich verkompliziert. An der Kreuzung Neumühler Straße - Schwarze-Heide-Weg befindet sich eine Spielstraße, in der Kinder spielen. Hier besteht ständig die Angst, dass diese in der Spielsituation unbedacht die Straße betreten und von Bussen oder zu schnell fahrenden Autos erfasst werden. In den Nachtstunden verkehren fünf Buslinien (955, 976, 935, 954) bis 23 Uhr und ab 5 Uhr morgens, was zu einem Minimum von 12 Bussen pro Stunde führt, hiervon ausgeschlossen ist der NE5 welcher zwischen 23 Uhr und 5 Uhr unterwegs ist. Zur Spitzenzeit sind 18 Busse pro Stunde auf diesem Abschnitt unterwegs. Besonders an der Kurve zur Hülskathstraße kommt es häufig zu starkem Abbremsen und lautem Beschleunigen. Oftmals wird gehupt, wenn zwei Großfahrzeuge (Bus/LKW) gleichzeitig durch die Engstelle wollen und diese nicht passieren können. Zudem kommt es sehr häufig vor, dass die Fahrer der Busse sich am Kurvenausgang/Eingang unterhalten – dafür werden beide Busse komplett zum Stehen gebracht, dass wieder beschleunigen erzeugt ein hohes Maß an Lärm. Zusätzlich leiden wir unter Lärmbelästigung durch parkende und ruhende LKW auf der Beerenstraße, welche durch die	Hohe Lärmbelastungen auf der Neumühler Straße durch eine hohe Anzahl von Bussen und Lkw, sowie durch zu schnell fahrende Pkw. Die Verkehrssicherheit für Kinder und Besucher der Seniorentagesstätte ist nicht gewährleistet. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wird gefordert.	Die Neumühler Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nicht überschritten werden. Die Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes nicht möglich, da die Anforderungen der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ nicht erfüllt werden. Die Hinweise zum starken Abbremsen und Beschleunigen, sowie zu den Unterhaltungen der Busfahrer auf der Straße werden an die STOAG AG weitergeleitet. Grundsätzlich dient der ÖPNV zur Reduzierung des Lärms, da Fahrten des motorisierten Individualverkehrs verringert werden. Die Hinweise zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Nacht werden an den Bereich Recht weitergegeben. Die Hinweise zur Verkehrssicherheit und zu den parkenden Lkw auf der Beerenstraße wird an den Fachbereich Verkehrsplanung und den Bereich öffentliche Ordnung weitergeleitet.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Neumühler Straße fahren müssen, um in Richtung der Emscher Ihren Wagen abstellen zu können. Der Abschnitt der Neumühler Straße wird zudem abends häufig als Abkürzung genutzt, wobei viele Fahrer sich nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h halten. Auf Grund der genannten Tatsachen erschließt sich uns nicht, weshalb die restliche Neumühler Straße sowie die Friesenstraße eine tägliche & nächtliche 30er Zone erhalten haben, aber unser genannter Abschnitt nicht. Ich bitte Sie eindringlich, diese Missstände zu prüfen und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung des Lärms in unserem Wohngebiet zu ergreifen. Die Sicherheit unserer Kinder und Senioren muss oberste Priorität haben. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung.		
20	Eingabe per Mail am 05.09.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, ich beziehe mich mit meinem Anliegen auf die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) hier: Lärmaktionsplan der Stadt Oberhausen, 4. Runde – Öffentlichkeitsbeteiligung! In den letzten Monaten ist ein eklatanter Anstieg der nächtlichen Lärmemission und somit auch der nächtlichen Ruhestörung in der Sterkrader Innenstadt (Finanzstr. - Ramgestr.) zu verzeichnen. Diese treten nahezu regelmäßig an den Wochenenden, insbesondere in den Nächten von Samstag auf Sonntag bis in die Morgenstunden auf! Ich habe Ihnen diesbezüglich meine zwei letzten e-mails an die Stadt Oberhausen beigefügt, aus denen Sie weitere Informationen entnehmen können! Leider ist bei all meinen Kontaktversuchen (noch?) keine Reaktion der Stadt zu verzeichnen!	Ruhestörung durch laute Musik, Lachen und Unterhaltungen, sowie durch an- und abfließenden Verkehr von zwei Gaststätten auf der Finanzstraße und der Ramgestraße. Handlungsbedarf durch die Polizei und den Bereich Öffentliche Ordnung wird gesehen.	Lärm durch den Betrieb von Gaststätten ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Die Anregung wird an die Polizei und den Bereich Öffentliche Ordnung als zuständige Stellen weitergeleitet.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Ich hoffe das die Ihnen von mir vorgelegten Fakten zur Beurteilung der nächtlichen Lärmsituation beitragen und zu entsprechenden Maßnahmen führt.		
21	Eingabe per Mail am 05.09.2024	Guten Tag, ich bin Anwohnerin der großen Kreuzung Schwartzstr. / Tannebergstr. / Danzigerstraße und daher im großen Maße vom Verkehrslärm betroffen. Neben dem Motorenlärm gibt es drei Lärmquellen, die die Stadt Oberhausen reglementieren bzw. kontrollieren muss: 1. das überflüssige Betätigen des Schallzeichens / der Autohupe, 2. den Einsatz des Martinshorns der Polizei und Feuerwehr, 3. die getunten Autos. Zu 1: Die größte Lärmbelästigung entsteht durch das sehr häufige Hupen der Autofahrenden. Das Hupen wird meist durch den Fahrbahnwechsel auf der Gerichtstraße ausgelöst. Mein Vorschlag hierzu wäre, die Beschilderung der Straßenführung zu optimieren. Auch sollte deutlicher gemacht werden, dass die Gerichtstraße in Richtung Gericht nicht befahren werden darf. Das Einbahnstraßenschild wird oft übersehen, die anderen Verkehrsteilnehmer machen darauf mit einem Hupkonzert aufmerksam. In diesem Fall ist das Hupen ja sogar erlaubt. In den anderen Fällen ist es ein verbotener Frustableiter, welcher uns Anwohnern sehr belastet. Zu 2: Der Bahnhof und die umliegenden Parkanlagen sind seit Monaten „Hot Spots“ und führen täglich zu unzähligen Einsätzen von Polizei und Rettungsdienst. Neben dem lautstarken Krawall der Männergruppen im Park führt der Einsatz des Martinshorns, das als Warnsignal sicher wichtig und richtig ist, zu einer andauernden Lärmbelastung. Ich schlage vor, darauf hinzuwirken, dass zumindest nachts, wenn die Kreuzung kaum befahren ist, Polizei und Rettungswagen auf den Einsatz des Martinshorns verzichten.	Hohe Lärmbelastung im Kreuzungsbereich Schwartzstraße/Tannebergstraße Danziger Straße durch häufiges Betätigen des Schallzeichens, durch die Nutzung des Signalhorns und durch getunte Fahrzeuge. Es wird vorgeschlagen die Beschilderung und Straßenführung zu optimieren. Nachts sollte auf den Einsatz des Martinshorns verzichtet werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung sollte angeordnet und Fahrbahnschwellen installiert werden.	Der beschriebene Kreuzungsbereich ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde. Die beschriebenen Lärmbelastungen durch Schallzeichen und Signalhorn werden im Lärmaktionsplan nicht behandelt. Auch Überschreitungen der vorgegebenen Streckengeschwindigkeit können in der Lärmkartierung zur Lärmaktionsplanung nicht abgebildet werden. Aus diesem Grund kann der Bereich nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Die Hinweise zur Beschilderung und Straßenführung werden jedoch an den Fachbereich Verkehrsplanung weitergeleitet. „Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.“ (§ 38, Abs. 1) Über den Einsatz entscheidet der Fahrzeugführer. Eine Anweisung auf den Verzicht in den Nachtstunden ist nicht möglich. Die beschriebene Situation in den Parkanlagen wird an die Polizei und den Bereich Öffentliche Ordnung weitergegeben. Die beschriebene Situation getunter Fahrzeuge am Hauptbahnhof Oberhausen wird ebenfalls an die Polizei und den Bereich Öffentliche Ordnung weitergeleitet

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Zu 3: Die Autoposer-Szene am Bahnhof nutzt die getunten Autos an dieser Kreuzung und besonders den Abschnitt der Schwartzstraße zum Hauptbahnhof, um ihre Motoren auszufahren, zu posen und ihre Musikanlage lautstark zu präsentieren. Hier würden regelmäßige Kontrollen durch die Polizei, eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder Fahrbahnschwellen dazu beitragen, Ruhe und Ordnung im Viertel herzustellen. Ich sehe es dringend geboten, dass sich die Stadt Oberhausen der Reduzierung von Lärmbelästigungen annimmt. Oftmals sind die Lärmquellen aber nicht ein bauliches Problem, sondern liegen beim unzivilisierten Verhalten einiger Mitmenschen, dem städtischerseits leider nicht genug Einhalt geboten wird - wie zum Beispiel im Berliner Park. Der Lärmschutzplan, der die Bürgerinnen und Bürger wirksam von Lärm entlasten soll, muss diesen Aspekt deutlicher berücksichtigen. Ich denke, dass ich Ihnen hiermit einige Anregungen geben konnte.		
22	Eingabe per Post am 06.09.2024	Sehr geehrte Damen und Herren, Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 d Absatz 3 BImSchG Lärmaktionsplan der Stadt Oberhausen möchte ich hiermit einige Anregungen geben und Verbesserungsvorschläge machen. Zunächst steht auf der Seite 5 des Lärmaktionsplan, dass der Flugverkehrslärm in Oberhausen nicht relevant sei. In Sterkrade ist das nicht so. Jeden Sonntagmorgen um 6:15 Uhr fliegen Flugzeuge in geringer Höhe über meinen Stadtteil hinweg um vermutlich in Düsseldorf zu landen. Dies geschieht auch häufig in Ferienzeiten, in denen teilweise das Nachtflugverbot aufgehoben wird, nach 23 Uhr. Auch am Tag sind in meinem Stadtteil viele Verkehrsmaschinen in geringer Höhe zu hören. Ich bitte diese Tatsachen nicht außer Acht zu lassen. Folgende Zeilen habe ich aus Ihrem Lärmaktionsplan herauskopiert (S. 22): Kriterien zur Ausweisung der ruhigen Gebiete	Hohe Lärmbelastung auf der Von-Trotha-Straße durch Flugverkehrslärm und Straßenverkehrslärm. Die Einrichtung eines „Ruhigen Gebietes“ auf dem Gebiet der ehemaligen Zeche Sterkrade wird gefordert.	Die Von-Trotha-Straße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 4. Runde, da die Auslösewerte von 65/55 dB(A) nur vereinzelt überschritten werden. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, wird jedoch als weiterer lärmbelasteter Bereich mitgeführt, bei dem der Austausch des Asphalts zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt oder in Zusammenhang mit einer Sanierungsmaßnahme (Straße, Kanal) vollzogen wird. Maßnahmen sind zu diesem Zeitpunkt aus diesem Grund nicht vorgesehen

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Dem Schutz ruhiger Gebiete und der Schaffung von Ruheinseln, im öffentlichen Raum, die eine zeitweilige Erholung vom Lärm ermöglichen, kommt eine erhebliche Bedeutung zu. Nicht zuletzt auch wegen dem damit verbundenen Synergieeffekt im Hinblick auf die dringend gebotene Anpassung an den Klimawandel. Beim Aufenthalt in einer Umgebung mit attraktiven Grün-, Blau- (Wasser-) und Freiflächen verändert sich die Wahrnehmung von Lärm. Einerseits ist es mit zunehmendem Abstand von der Lärmquelle in der Mitte eines Parks, einer Grün- oder anderweitigen Freifläche - je nach ihrer Größe - deutlich leiser. Andererseits wird Verkehrslärm in einem Park anders wahrgenommen als direkt an einer Straße. In Grünräumen sind bis zu einem gewissen Grad lärmindernde und lärmmoderierende Wirkungen zu beobachten, sei es durch eine geringere Schallreflektion an den pflanzlichen Strukturen oder durch die konkurrierende Geräuschkulisse, die die Grünräume selbst erzeugen (z. B. Blätterrauschen, Vogelgesang, Wassergeplätscher). Mit dieser positiv bewerteten Geräuschkulisse wird der störende Umgebungslärm teilweise überlagert (maskiert), was die subjektiv empfundene Lärmbelästigung mindert.... Aufgrund Ihrer Aufzählung, wie wichtig Lärmschutz für uns Menschen ist beantrage ich hiermit das Areal der Zeche Sterkrade als Ruhe- und Erholungszone auszuweisen, ohne Verkehrslärm, sondern als wichtige Naherholungszone für uns Bürger und Bürgerinnen. In Ihrer Lärmkarte wird die Von-Trotha-Straße als Hauptverkehrsstraße mit 65-70 dzb ausgewiesen. Ich bezweifle, dass dabei die Erweiterung der Christoph-Schlingensief-Schule berücksichtigt wurde, die nach ihrer Fertigstellung wesentlich mehr Schüler und Schülerinnen aufnimmt, die ob ihrer Behinderung in Kleinbussen gefahren werden. Zusätzlich muss mehr Lehrpersonal anreisen. Darüber hinaus wird die Weierschule abgerissen und neu gebaut. Zunächst verursachen die LKWs zum Abriss und Neubau sehr viel Lärm und zusätzliche Fahrten. Nach der Fertigstellung sollen dort wesentlich mehr Schüler unterrichtet werden, wodurch auch wieder wesentlich mehr Verkehr zu erwarten ist.		Als Grundlage der Lärmberechnungen sind nach der EU-Richtlinie jeweils die Verkehrszahlen aus dem Jahr vor der Kartierung zu verwenden. Zukünftige oder temporäre Verkehrszahlen (z. B. Umleitungen) sind nicht zu berücksichtigen. Nach den Kriterien für „Ruhige Gebiete“ in Oberhausen scheidet die Fläche der Zeche Sterkrade aus, da der ermittelte Schallpegel 50 bzw. 55 dB(A) beim 24-Stundenwert überschreitet.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Außerdem wird (laut Zeitungsberichten 2025) bis zum nächsten Lärmaktionsplan die Brücke der Weierstraße in Höhe der HOAG Trasse abgerissen und erneuert. Die Umleitung soll über die Von-Trotha-Straße erfolgen. Schon die Verrohrung der kleinen Emscher (Hauptkanal Sterkrade) war für die Anwohner und Anwohnerinnen eine Zumutung. Wir, die Anwohner und Anwohnerinnen der Von-Trotha-Straße benötigen Freiflächen!!! :		
23	Eingabe per Mail am 06.09.2024	Hiermit widersprechen wir dem Lärmaktionsplan für den Bereich Essener Str. von Haus Nummer 307 bis Stadtgrenze Essen. Leider sind die Maßnahmen für die Essener Straße immer noch mangelhaft. Wir sind zwar noch sog. Hinterlieger der Essener Straße aber trotzdem direkt betroffen. Zu dem bereits vorhandenen Lärm, der sogar von Herrn an den Akker persönlich in den vergangenen Jahren erst bestätigt und dann wieder abgestritten wurde, sind außerdem die zusätzlich entstandenen Lärmquellen nicht berücksichtigt. Der Lärm ist sowohl am Tage, als auch in der Nacht fast durchgehend über den zulässigen Werten auf der Essener Straße. Selbstverständlich kann man eine Lärmberechnung per Computer durchführen, aber diese kann nie der Wirklichkeit entsprechen. Diese Berechnung widerspricht problemlos der offiziellen Karte Umgebungslärm aus dem Jahr 2017. Oder will die Stadtverwaltung behaupten, dass trotz höherem Verkehrsaufkommen der Lärm weniger geworden ist? Die offizielle Karte Umgebungslärm für den o. g. Bereich fügen wir selbstverständlich bei. Trotzdem wir unser Haus zum Teil mit dreifacher Verglasung und komplett mit Rolladen versehen haben, ist der Lärm bei geschlossenen Fenstern und geschlossenen Rolladen in der Nacht immer noch zu hören. Entsprechend können wir die Aussagen von Herrn van den Akker, die komplett diametral zu den alten Messungen aus den Jahren vor dem Bau des Centros sind, nicht als Wahrheit sehen. Scheinbar sollen hier die Anwohner in sog. Sicherheit gewiegt werden. Gemäß dem Motto: Die Stadt hat gerechnet, und somit stimmt Alles. Auch hier sollte und muss man das Ganze sensibel angehen. Bei der enormen Menge von Fahrzeugen, die nach dem Centro-Bau mehr über den Bereich Essener Straße, zu dem wir Hinterlieger sind, fahren, kann doch der Lärm nicht niedriger sein wie vor	Hohe Lärmbelastung auf der Essener Straße durch Verkehrslärm (hohe Anzahl an Fahrzeugen, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Motorräder), durch parkende Fahrzeuge (Lkw) und Sportanlagen.	Die Essener Straße ist Maßnahmenbereich im Lärmaktionsplan 4. Runde. Kurzfristig soll ein Prüfauftrag straßenräumliche Maßnahmen zur Abstandsvergrößerung zwischen Fahrbahn und Bebauung ermitteln. Langfristig soll im Zuge der Umsetzung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 ein lärmindernder Asphalt eingebaut werden. Die Anordnungen einer Geschwindigkeitsreduzierung und eines Lkw-Fahrverbotes wurden bereits zum Lärmaktionsplan 1. Runde geprüft, konnten jedoch nicht umgesetzt werden, da die Voraussetzungen der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ für eine Anordnung nicht erfüllt wurden. Der Sachverhalt der parkenden Lkw wird an die Bereiche öffentliche Ordnung und Mobilität weitergeleitet. Der Hinweis zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen wird an den Bereich Recht zur Überprüfung weitergeleitet. Der Hinweis zum Motorradlärm wird an die Polizei weitergegeben.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		dem Bau des Centro. Wenn dieses wirklich der Fall wäre, muss eine höhere Macht eingegriffen haben. Zusätzlich zu dem normalen Straßenlärm kommt auch mittlerweile sehr störend der Lärm von parkenden Fahrzeugen. Die parkenden LKW am Straßenrand der Essener Str. in Höhe der Hinterlieger aus der Hugo-Rasch-Str. ab Haus-Nr. 27 sind nicht erfasst. Es ist besonders gesund, wenn man zu nachtschlafender Zeit (zwischen 4:00 Uhr und 7:00 Uhr morgens) von den Motoren dort parkender LKW geweckt wird, die die Motoren längere Zeit warmlaufen lassen. Des Weiteren ist neben dem Lärm auch die Abgasbelastung nicht unbedingt gesundheitsfördernd. Abgesehen davon wird auf der Essener Str. gerast, Auto-Türen geknallt, hochgedrehte Radios aus Autos und sogar Explosions- und Knallgeräusche sind immer wieder in der Nacht zu hören. Woher die explosionsartigen Geräusche kommen, konnten wir leider nicht feststellen. Zusätzlich ist insbesondere während der Nacht im Sommer regelmäßig Motorradlärm in enormer Höhe zu hören. Aus diesen Geräuschen kann man problemlos erkennen, dass die Geschwindigkeit von 50 km/h nicht eingehalten wird. Weiterhin hat der Sportplatz auf Essener Gebiet seine Sportanlage als Eventzentrum entdeckt. In unregelmäßigen Abständen werden dort Feste veranstaltet, selbstverständlich mit lauter Musik. Auch bis in die Nacht konnte man sich zusätzlich an der Musik und dem Lärm „erfreuen“. Die Stadt Essen wurde verständigt. Die Beschallung ist zwar heruntergedreht, aber nicht abgestellt, denn selbst durch den aufgestellten „Container ist der Lärm zwar geringer, aber immer noch vorhanden. Hierzu sollte man auch wissen, dass der Lärm gegen die Essener Str./Frintroper Str. für die Essener Bürger durch Gabionen abgeschirmt ist, aber Richtung Oberhausener Bürger selbstverständlich nicht. Ach ja, es gibt ja keinen Lärm auf der Essener Str. und der vorhandene Lärm soll um 1 Dezibel reduziert werden. Und Ruhe, insbesondere Nachtruhe wird überschätzt, zumindest für Oberhausener Bürger. Warum wird auf der Essener Straße nicht im Bereich der Wohnbebauung die Geschwindigkeit auf 30 km/h pro Stunde reduziert? Wenn eventuell die Straßenbahnlinie 105 wirklich irgendwann über die Essener Straße fahren sollte, wird der Lärm auf Grund		Die Eingabe zu den Sportanlagen am Schemmannsfeld wird an die Stadt Essen weitergeleitet.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingabe	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		von den vorprogrammierten Staus noch mehr zunehmen. Als bestes Beispiel kann man die Mülheimer Straße sehen. Wir erwarten bis zum 14.09.2024 eine Bestätigung, dass unser Widerspruch fristgerecht eingegangen ist. Dieses kann, um Kosten zu vermeiden, auch per email erfolgen.		

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (TöB) (Auswertung im September 2024)

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
1	06.08.2024 Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH WBO	Fahrbahnsanierung	Sehr geehrte Damen und Herren, nachfolgend übermitteln wir Ihnen unsere Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Oberhausen 4.Runde: Bezugnehmend auf den Bericht, sowie die darin unter Abschnitt 3.2 enthaltene Tabelle „Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Straßen der Baulast der Stadt“ wird der Einfachheit halber basierend auf der von Ihnen angelegten Lfd. Nr. Stellung genommen. Folgende Maßnahme überschneiden sich mit zukünftigen Kanalbaumaßnahmen der WBO GmbH gemäß Abwasserbeseitigungskonzept (ABK) 2022-27, sowie der Fortschreibung der Generalentwässerungsplanung im Bereich Holten: Lfd. Nr.: 1: Helmholtz- / Havensteinstr.: Gew.- bis Paul-Reusch-Str., Wilh.-W. bis Helmholtz & Helmholtzstraße: Friedenstraße bis Stöckmannstraße 2: Helmholtzstraße: Friedenstraße bis Stöckmannstraße 6: Osterfelder Straße: Bereich Brücke DB bis Bottroper Straße 7: Am Hallenbad: Hallenbad bis Holtener Straße 10: Rolandstraße: Straßburger Straße bis Hs.-Nr. 16 11: Eckstraße: Mülheimer Straße bis Straßburger Straße 13: Siegesstraße: Holtener Marktplatz bis Vennstraße 14: Kirchhellener Straße: Bremener Straße bis Hs.-Nr. 68 15: Alstadener Straße: Derflingerstraße bis Hs.-Nr. 110 / 112 Alle weiteren Lfd. Nr. bleiben zum jetzigen Stand von Baumaßnahmen der WBO GmbH unberührt. Für die im selben Abschnitt aufgelisteten Prüfaufträge sind seitens der WBO GmbH Überschneidungen möglich. Diese bewegen sich aber außerhalb des aktuellen ABK und sind auch nicht von sonstigen, bisher feststehenden Maßnahmen der Generalentwässerungsplanung betroffen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen zur Verfügung.	Zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Bereich Mobilität weitergeleitet.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
2	13.08.2024 Eisenbahn- Bundesamt EBA	Hinweise zu den Belastetenzahlen	Sehr geehrter Herr Werntgen-Orman, sehr geehrter Herr van den Akker, vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf des Basis-Lärmaktionsplanes des Ballungsraumes Oberhausen. Folgende Anmerkung habe ich zum Entwurf: Auf Seite 9 geben Sie im Kapitel 2.1 „Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten“ 31.700 Personen an, die in der Nacht durch Schienenverkehrslärm von mehr als 50 dB(A) belastet sind. Diese Zahl widerspricht der Angabe in der Tabelle im Kapitel 2.2 „Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind“: Dort wird die Summe der belasteten Personen (über alle Pegelklassen ab 50 dB(A)) mit 12.800 angegeben. Ich möchte Sie bitten zu prüfen, ob die Zahlen korrekt sind und ggf. Anpassungen vorzunehmen. Sollten Sie weitere Fragen zur Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes haben, stehe ich Ihnen gern zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen im Auftrag	Die Zahlen wurden geprüft und geändert.
3	20.08.2024 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Straßen.NRW	Kein Bedenken	Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Werntgen-Orman, vielen Dank für die Beteiligung an den Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Oberhausen. Es bestehen aus Sicht von Straßen NRW keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.
4	30.08.2024 PLEdoc GasLINE	Keine Bedenken	Keine Bedenken. Allgemeine Informationen zum Leitungsnetz.	Zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Bereich Mobilität weitergeleitet. Die Leitungsträger werden bei sämtlichen Straßenbauarbeiten automatisch beteiligt.
5	30.08.2024 PLEdoc Open Grid Europe OGE	Beteiligung bei Maßnahmen innerhalb der Schutzstreifen der Leitungsstrassen.	Innerhalb des Stadtgebietes Oberhausen befinden sich zahlreiche Versorgungsanlagen. Auch die bereits angezeigten „kurzfristigen Maßnahmen bis 2029“ werden an einigen Stellen berührt.	Zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Bereich Mobilität weitergeleitet. Die Leitungsträger werden bei sämtlichen

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
			Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH. Wir machen vorsorglich darauf aufmerksam, dass ohne Arbeitsgenehmigung der OGE sämtliche Arbeiten im Schutzstreifen untersagt sind und bei Zuwiderhandlung eine sofortige Einstellung der Arbeiten verlangt wird.	Straßenbauarbeiten automatisch beteiligt.
6	05.09.2024 Evonik Operations GmbH	Beteiligung bei Maßnahmen innerhalb der Schutzstreifen der Leitungstrassen. Aufnahme der Leitungstrassen in den Lärmaktionsplan. Vereinzelte auftretende Arbeiten an bestehenden Fernleitungen müssen in „Ruhigen Gebieten“ und „Relativ ruhigen Gebieten“ gewährleistet sein.	Alle Maßnahmen, die die Schutzstreifen der Fernleitungen tangieren oder geeignet sind Einflüsse in diesen einzutragen, sind detailliert mit uns abzustimmen und schriftlich von uns zu genehmigen. Wir bitten die genannten Fernleitungen nebst Schutzstreifen im Lärmaktionsplan nachrichtlich zu erwähnen. In Bezug auf die Ausweisung „Ruhiger Gebiete“ und „Relativ ruhiger Gebiete“ im Stadtgebiet von Oberhausen möchten wir darauf hinweisen, dass vereinzelt auftretende Arbeiten an bestehenden Fernleitungen, bei denen Geräuschentwicklungen durch Baufahrzeuge, Pumpen usw. auftreten können, weiterhin gewährleistet sein müssen.	Zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Bereich Mobilität weitergeleitet. Die Leitungsträger werden bei sämtlichen Straßenbauarbeiten automatisch beteiligt. Aus diesem Grund kann auf die nachrichtliche Aufnahme der Leitungstrassen nebst Schutzstreifen in den Lärmaktionsplan aus Sicht der Stadt Oberhausen verzichtet werden. Temporäre Arbeiten werden durch die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ in einem Lärmaktionsplan nicht verhindert. Es sind nur dauerhafte Einflüsse zu betrachten und abzuwägen.
7	05.06.2024 Emscher- genossenschaft Lippeverband	Keine Bedenken	Es bestehen keine Bedenken noch Hinweise.	Zur Kenntnis genommen.
8	06.09.2024 Industrie- und Handelskammer für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen	Beteiligung der ortsansässigen Betriebe bei der Planung der Maßnahmen. Einschränkungen der Betriebe (z. B. Betriebszeiten, längere	Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Werntgen-Orman, sehr geehrter Herr van den Akker, zur vorgesehenen Entwicklung nehmen wir, die IHK zu Essen, wie folgt Stellung: Für eine lebenswerte Stadt ist Lärmschutz wichtig, genauso aber auch eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehören der Ausbau des ÖPNV, der Schienen- und Wasserwege, sowie auch ein	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bei den meisten Maßnahmen des Lärmaktionsplans 4. Runde handelt es sich um den Einbau von lärmminderndem Asphalt. Diese Maßnahmen haben auf den Verkehrsablauf, außer zum Zeitpunkt der Bautätigkeiten, keinen Einfluss.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
		Transportzeiten, Kosten für Lärmschutzmaßnah- men, Betriebsstätten- erweiterung) sollen verhindert werden.	anforderungsgerechtes Hauptstraßennetz mit guter Anbindung an Wohnen und Arbeiten. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Essen, als Vertreterin der gewerblichen Wirtschaft in Essen, Mülheim und Oberhausen, nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Oberhausen zur Kenntnis und unterstützt grundsätzlich die Bemühungen zur Reduzierung von Lärmbelastungen im urbanen Raum. Ein effektiver Lärmschutz trägt zur Lebensqualität bei und ist für eine lebenswerte Stadt unverzichtbar. Es ist jedoch aus Sicht der IHK unerlässlich, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch die Interessen der Wirtschaft angemessen berücksichtigt werden. Eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist für die Unternehmen von zentraler Bedeutung, insbesondere für die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten und die Sicherstellung eines reibungslosen gewerblichen Verkehrs. Maßnahmen, die diese Infrastruktur einschränken oder den Verkehrsfluss behindern, können erhebliche wirtschaftliche Nachteile für die ansässigen Unternehmen mit sich bringen. Die Einführung neuer Tempo-30-Abschnitte oder Fahrbahnverengungen auf Hauptverkehrsstraßen birgt die Gefahr, dass der Verkehr zunehmend ins Stocken gerät, was zu längeren Staus und damit verbundenen ökonomischen Belastungen für die Unternehmen führt. Es fehlt im vorliegenden Entwurf an klaren Konzepten, um Verkehre effizient zu bündeln oder auf alternative Verkehrsträger umzulenken. Ohne ausreichende Infrastrukturmaßnahmen und Verkehrsprognosen werden diese Einschränkungen nur eine geringe oder gar keine Lärmreduktion bewirken und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beeinträchtigen. Mit dem Wachstum der Stadt und der umliegenden Ruhrregion und der zunehmenden Mobilität steigt auch der Druck auf die Verkehrswege. Bis heute fehlen jedoch für eine solide Infrastrukturplanung notwendige Verkehrsprognosen, die den wachsenden Wirtschaftsverkehr und die damit verbundenen Anforderungen berücksichtigen. Auch ein Wirtschaftsverkehrsteil im Mobilitätsgesetz sowie ein gesamtheitliches Wirtschaftsverkehrskonzept sind bislang nicht ausreichend entwickelt worden. Ohne diese Grundlagen drohen die geplanten Maßnahmen ins Leere zu laufen und keine nachhaltige Verbesserung des Lärmschutzes zu bewirken.	Bei der Durchführung der Prüfaufträge zu den Lkw-Fahrverboten werden betroffene Betriebe beteiligt. Dies ist im Lärmaktionsplan bereits dargestellt. Der Lkw-Routenplan für Oberhausen wurde bei der Entwicklung der Maßnahmen geprüft, somit liegen alle Maßnahmenbereiche außerhalb der Routenempfehlungen. Bei der Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h wird im Rahmen der Abwägung eine mögliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses ebenfalls betrachtet. Z. B. sind bei einer Änderung der Streckengeschwindigkeit gegebenenfalls die Programme der Lichtsignalanlagen anzupassen. Durch die Ausweisung der „Ruhigen Gebiete“ entstehen keine Anforderungen an den Bestand. Somit entstehen keine Einschränkungen für bestehende Betriebe. Bei weiteren Entwicklungen ist das „Ruhige Gebiet“ zu berücksichtigen und es sind die Belange abzuwägen. Die relativ ruhigen Gebiete sind noch nicht abschließend festgesetzt, sondern als Prüfaufträge formuliert. Die aktualisierten Flächen sollen nach noch festzulegenden Kriterien im Hinblick auf ihre Eignung zur Festsetzung als relativ ruhiges Gebiet geprüft werden. Hierbei werden dann auch die Anforderungen von Gewerbestandorten in der Umgebung berücksichtigt.

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
			Der Wirtschaftsverkehr in Oberhausen ist ein zentraler Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg der Region. Auch wenn sich das Mobilitätsverhalten der Unternehmen verändert, wird die Stadt weiterhin auf anforderungsgerechte Hauptverkehrsstraßen, Lade- und Lieferzonen angewiesen sein. Lkw und Lieferwagen werden auch in Zukunft eine primäre Rolle im Wirtschaftsverkehr spielen, insbesondere im Kontext von „just-in-time“-Lieferketten, auf die viele Unternehmen zunehmend angewiesen sind. Einschränkungen in der Infrastruktur dürfen diese Wertschöpfungsketten nicht gefährden. Die IHK zu Essen unterstützt die Bemühungen der Stadt Oberhausen um eine ausgewogene Lärminderung, fordert jedoch, dass der Dialog mit der Wirtschaft intensiviert wird, um praxisgerechte und zukunftsorientierte Lösungen zu entwickeln. Maßnahmen zur Lärminderung müssen im Einklang mit den Bedürfnissen der Wirtschaft stehen und dürfen die Funktionsfähigkeit der Verkehrswege und den wirtschaftlichen Betrieb der Unternehmen nicht beeinträchtigen. Hier sind einige Aspekte aus dem Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Oberhausen, 4. Runde 2024, die potenziell nachteilig für die Wirtschaft und den Wirtschaftsverkehr sein könnten: • Einschränkungen der Betriebszeiten: Maßnahmen zur Lärminderung könnten zu Einschränkungen der Betriebszeiten führen, insbesondere in Industriegebieten. Dies könnte die Produktionskapazität und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beeinträchtigen. • Verkehrsführung und Logistik: Änderungen in der Verkehrsführung, wie z.B. die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Umleitungen, könnten den Güterverkehr behindern und zu längeren Transportzeiten führen. Dies könnte die Effizienz der Logistikprozesse beeinträchtigen. • Kosten für Lärmschutzmaßnahmen: Unternehmen könnten verpflichtet werden, in teure Lärmschutzmaßnahmen zu investieren, wie z.B. Schallschutzwände oder spezielle Dämmmaterialien. Diese zusätzlichen Kosten könnten insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen eine finanzielle Belastung darstellen. • Einschränkungen bei Bauvorhaben: Neue Bauvorhaben oder Erweiterungen bestehender Betriebsstätten könnten durch strenge	

Anlage 1: Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme der Stadt Oberhausen
			Lärmschutzaufgaben verzögert oder verteuert werden. Dies könnte die Planungssicherheit und die Investitionsbereitschaft der Unternehmen negativ beeinflussen. Einschränkungen in „Ruhigen Gebieten“: In den als „ruhige Gebiete“ ausgewiesenen Zonen könnten zusätzliche Beschränkungen für gewerbliche Aktivitäten eingeführt werden, um die Lärmbelastung zu minimieren. Dies könnten die Nutzungsmöglichkeiten und die wirtschaftliche Attraktivität dieser Gebiete einschränken. Es ist, unserer Einschätzung nach, wichtig, dass die Stadt Oberhausen bei der Umsetzung des Lärmaktionsplans die Interessen der gewerblichen Wirtschaft berücksichtigt und Maßnahmen ergreift, um potenzielle Nachteile für die gewerbliche Wirtschaft zu minimieren. Grundsätzlich sind Belastungen und Einschränkungen im Betriebsablauf von Unternehmen so gering wie möglich zu halten. Vor diesem Hintergrund bitten wir darum, betroffene Unternehmen möglichst frühzeitig „einzubinden“ und geradewegs zu informieren. Straßenneu- und Umbaumaßnahmen sollten so ausgeführt werden, dass auch die Belange des Straßengüterverkehrs in angemessener Art und Weise Berücksichtigung finden. Wir bedanken uns für die Beteiligung bei o. angeführtem Lärmaktionsplan und stehen für etwaige Rückfragen jederzeit zur Verfügung.	

Maßnahmen in der Verantwortung der Stadt Oberhausen

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 1 (LAP 3): B 223 Mülheimer Straße (Süd), Helmholtzstraße - Hermann-Albertz-Straße, Eckstraße - Landwehr ca. 1.100 Meter	ca. -3 dB
2.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 8 (LAP 3): Havensteinstraße/Wörthstraße/Christian-Steger-Straße, Gerichtstraße - Hermann-Albertz-Straße ca. 600 Meter	ca. -3 dB
3.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 16 (LAP 3): L 621 Kirchhellener Straße, A 2-Brücke Kirchhellener Straße - Fernewaldstraße ca. 300 Meter	ca. -3 dB
4.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 18 (LAP 3): Roonstraße/Hermann-Albertz-Straße, Friedrich-Karl-Straße - Bebelstraße ca. 800 Meter	ca. -3 dB
5.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 23 (LAP 3): Ebertstraße, Bahnbrücke - Tannenbergsstraße ca. 200 Meter	ca. -3 dB
6.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 25 (LAP 3): L 511 Bottroper Straße, Osterfelder Straße - Westfälische Straße ca. 400 Meter	ca. -3 dB
7.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 26 (LAP 3): L 155 Holtener Straße/Weseler Straße, Weierstraße - Bahnhofstraße ca. 2.000 Meter	ca. -3 dB
8.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 30 (LAP 3): Ebertstraße, Tannenbergsstraße - Mülheimer Straße ca. 450 Meter	ca. -3 dB
9.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 31 (LAP 3): L 511 Bottroper Straße, Rheinische Straße - Vestische Straße ca. 300 Meter	ca. -3 dB

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
10.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 13 (LAP 2): Rolandstraße Mülheimer Straße - Straßburger Straße ca. 250 Meter	ca. -3 dB
11.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 16 (LAP 2): Eckstraße/Straßburger Straße Mülheimer Straße - Rolandstraße ca. 500 Meter	ca. -3 dB
12.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 37 (LAP 2): Siegessstraße Bahnstraße - Kurfürstenstraße ca. 500 Meter	ca. -3 dB
13.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 46 (LAP 2): L 621 Kirchhellener Straße Erzberger Straße - Abzw. Kirchhellener Straße ca. 1.150 Meter	ca. -3 dB
14.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 48 (LAP 2): K 14 Alstadener Straße Bebelstraße - Obermeidericher Straße ca. 1.100 Meter	ca. -3 dB
15.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 50 (LAP 2): K 19 Wilmsstraße Wunderstraße - Wickstraße ca. 350 Meter	ca. -3 dB
16.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 54 (LAP 2): L 287 Königstraße Weierstraße - Erlenstraße ca. 450 Meter	ca. -3 dB

Prüfaufträge in der Verantwortung der Stadt Oberhausen

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
17.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 10 (LAP 3): L452 Obermeidericher Straße, Oberhauser Straße - Blettgensweg	ca. -3,5 dB
18.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 6 (LAP 3): L 215 Hansastraße,	ca. -2,4 dB

Anlage 2: Kurzfristige Maßnahmen (bis 2029) Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024

		Rhenaniastraße - Buschhausener Straße	
19.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 8 (LAP 3): Havensteinstraße/Wörthstraße/Christian-Steger-Straße Gerichtstraße - Hermann-Albertz-Straße	ca. -1,9 dB
20.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 34 (LAP 3): L 287 Brandenburger Straße, Steinbrinkstraße - Ostrampe	ca. -1,9 dB
21.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 28 (LAP 3): L 287 Neumühler Straße/West-/Ostrampe, Ostrampe - Mecklenburger Straße	ca. -1,3 dB
22.	30 km/h ganztags, nach möglicher Busbeschleunigung, Begrünung des Straßenraums (Grünstrukturen-entwicklungskonzept)	MB 13 (LAP 3): Helmholtzstraße, Havensteinstraße - Mülheimer Straße	ca. -2,5 dB
23.	30 km/h ganztags, nach möglicher Busbeschleunigung	MB 29 (LAP 3): Friedrich-Karl-Straße, Marktstraße - Concordiastraße (Abschnitt Marktstraße - Friedrich-Karl-Straße 19)	ca. -2,5 dB
24.	Markierung von Schutzstreifen	MB 18 (LAP 3): Roonstraße, Friedrich-Karl-Straße - Bebelstraße	ca. -1 dB
25.	Straßenräumliche Maßnahmen zur Abstandsvergrößerung Fahrbahn - Bebauung	MB 20 (LAP 3): B231 Essener Straße, Mellinghofer Straße - Hausmannsfeld	ca. -1 dB
26.	Straßenräumliche Maßnahmen (Nahmobilitätskonzept)	MB 31 (LAP 3): L511 Bottroper Straße, Rheinische Straße - Vestische Straße (Straßenraumumgestaltung, Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h)	Wirkung wurde noch nicht ermittelt
27.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 1 (LAP 3): B 223 Mülheimer Straße (Süd), Helmholtzstraße - Landwehr	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
28.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 9 (LAP 3): L 215 Friesenstraße, Mecklenburger Straße - Lanterstraße	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
29.	Anlage von Baumstandorten	MB 12 (LAP 3): Schwartzstraße, Mülheimer Straße - Elsa-Brändström-	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für

Anlage 2: Kurzfristige Maßnahmen (bis 2029) Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024

		Straße (Abschnitt Mülheimer Straße - Henri-Dumant-Weg)	den Rad- und Fußverkehr
30.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 17 (LAP 3): L 155 Teutoburger Straße, Bergstraße - Rothebuschstraße	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
31.	Begrünung des Straßenraums	MB 21 (LAP 3): K 1 Falkensteinstraße, Mülheimer Straße – Liebknechtstraße (Abschnitt Mülheimer Straße - Arndtstraße)	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
32.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 26 (LAP 3): L 155 Holtener/ Weseler Straße, Weierstraße - Bahnhofstraße (Abschnitt Postweg - Weierstraße)	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr

Maßnahmen in der Baulast der Autobahn GmbH (unter Vorbehalt)

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	BAB 40 AK Duisburg Kaiserberg - AS Mülheim an der Ruhr-Winkhausen Beginn der Umsetzung in 2-3 Jahren	Je nach Maßnahme 5-10 dB
2.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	MB 32 (LAP 3): BAB 42 Arminstraße – Breilstraße Umsetzung zeitnah	Je nach Maßnahme
3.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	MB 33 (LAP 3): BAB 42 Konrad-Adenauer-Allee – Scheuerstraße Umsetzung zeitnah	Je nach Maßnahme
4.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	BAB 516 AK-Oberhausen - AS Oberhausen-Eisenheim Umsetzung in den nächsten 3-5 Jahren	Je nach Maßnahme

Maßnahmen der DB InfraGo GmbH (unter Vorbehalt)

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Borbeck – Schallschutzwand 12 (Ripshorster Straße, In der Sandgathe, Quellstraße, Küppers Hof, Einbleckstraße) und 13 (Ripshorster Straße, Werkstraße, Thomasstraße) im Bau bis Ende 2024	Wandhöhe: 3 Meter
2.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 15 (Wunderstraße, Wilmsstraße, Siebenbürgenstraße) und 16.6 (Hansastraße) im Bau bis Ende 2024	Wandhöhe: 3 Meter
3.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 16.3, 16.4 und 16.5 (Duisburger Straße, Albertstraße, Hansastraße) im Bau bis 2025	Wandhöhe: 3 Meter
4.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Alstaden/Lirich – Schallschutzwand 21 (Parallelstraße) und 22 (Roonstraße, Kluckstraße) im Bau bis Ende 2024	Wandhöhe: 2 bzw. 3 Meter
5.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Alstaden – Schallschutzwände 1 (Kewerstraße, Grüne Aue, Landwehr) und 4 (Stelte) Bau ab 2025	Wandhöhe: 2 Meter
6.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Marienkirche – Schallschutzwand 9 (Rossaintstraße) Bau ab 2025	Wandhöhe: 3 Meter
7.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Borbeck – Schallschutzwand 11 (Hausmannsfeld) Bau ab 2025	Wandhöhe: 3 Meter
8.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 16.1 (Duisburger Straße, Ruhrorter Straße) und 17 (Duisburger Straße, Niebuhrstraße, Schmelzstraße) Bau ab 2026	Wandhöhe: 3 Meter
9.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Osterfeld-West – Schallschutzwand 18 (Eschenbruchshof) Bau ab 2026	Wandhöhe: 3 Meter
10.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Alstaden – Schallschutzwand 5 (Speldorfer Straße), 6 (Landwehr, Gertrudstraße), 7 (Fährstraße, Bebelstraße,	Wandhöhe: 2 bzw. 3 Meter

Anlage 2: Kurzfristige Maßnahmen (bis 2029) Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024

		Sofienstraße, Schlansteinstraße, Erftstraße) und 8 (Blumenthalstraße) Bau ab 2029	
11.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 16.2 (Duisburger Straße, Wilmsstraße, Buschhausener Straße) Bau ab 2029	Wandhöhe: 3 Meter



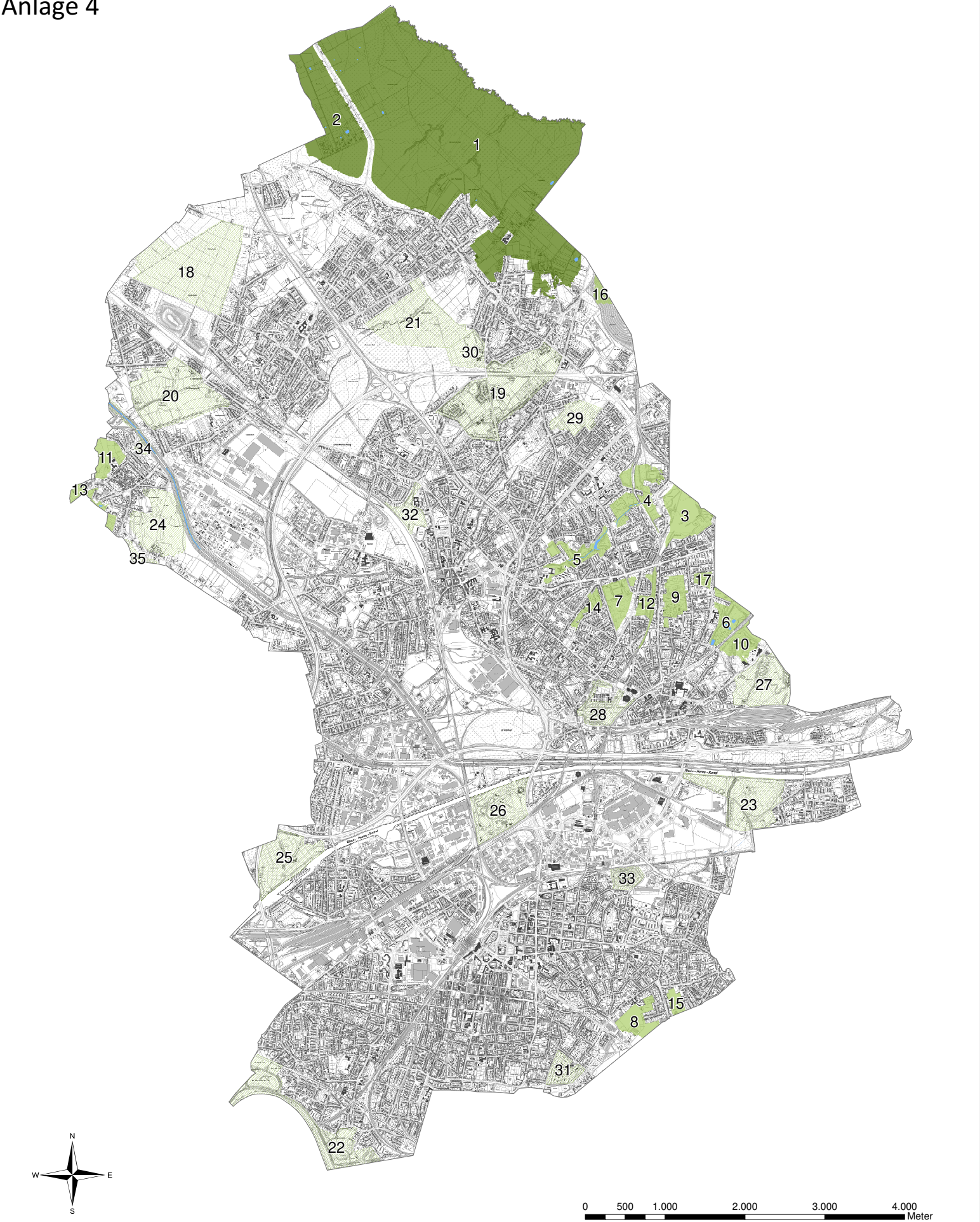
- Legende**
- Maßnahmen Stadtstraßen
 - Prüfaufträge
 - Maßnahmen Autobahnen (Autobahn GmbH)
 - Maßnahmen Schiene (DB InfraGO AG)

**Lärmaktionsplan 4. Runde
Kurzfristige Maßnahmen bis 2029**

Bearbeiter: Sascha van den Akker
Maßstab: 1:15.000
Datum: 21.06.2024
Kartengrundlage: Amtliche Basiskarte (ABK) 2021

Herausgeber:
Stadt Oberhausen
Bereich Umwelt
Bahnhofstraße 66
46042 Oberhausen





Legende Ruhige Gebiete mit sehr ruhiger Kernfläche 1-2 Gesamtlärmbelastung L_{ges} < 55 dB(A) auf Fläche (> 50 ha), z.T. L_{ges} < 50 dB(A) Ruhige siedlungsnaher Erholungsflächen 3-20 Gesamtlärmbelastung L_{ges} < 55 dB(A) auf Fläche (> 3 ha) Prüfauftrag relativ ruhige Gebiete 21-35 Gesamtlärmbelastung L_{ges} ≥ 55 dB(A)	Lärmaktionsplan 4. Runde Ruhige Gebiete	Bearbeiter: Sascha van den Akker Maßstab: 1:15.000 Datum: 21.06.2024 Kartengrundlage: Amtliche Basiskarte (ABK) 2021	Herausgeber: Stadt Oberhausen Bereich Umwelt Bahnhofstraße 66 46042 Oberhausen	
--	---	--	---	--

Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen

4. Runde 2024

Stadt Oberhausen
Der Oberbürgermeister
Bereich Umwelt
Bahnhofstraße 66, 46042 Oberhausen

Inhalt

1	Allgemeine Angaben	2
2	Bewertung der Ist-Situation	8
3	Maßnahmenplanung	12
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	27
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	29
6	Evaluierung des Aktionsplans	30
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	31

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Oberhausen
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05119000
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Oberhausen, Bereich 2-2 Umwelt
Straße:	Bahnhofstraße
Hausnummer:	66
PLZ:	46042
Ort:	Oberhausen
E-Mail:	sascha.van-den-akker@oberhausen.de
Internet-Adresse:	www.oberhausen.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, der sonstigen lärmrelevanten Straßen, der lärmrelevanten Schienenstrecken des Bundes, des sonstigen Schienenverkehrs und der IED-Anlagen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Beschreibung der Gemeinde

Die Stadt Oberhausen hat 211.260 Einwohner (31. Oktober 2023), eine Stadtfläche von 77,04 km² und liegt im Westen des Ruhrgebiets. Zu ihren Nachbargemeinden existieren enge Verflechtungen im Siedlungsgefüge und im Verkehrsnetz. Größere Grün- und Waldflächen existieren überwiegend im Norden der Stadt. Nächste Oberzentren sind Duisburg im Westen und Essen im Südosten. Das Stadtgebiet von Oberhausen gliedert sich in die drei Bezirke Alt-Oberhausen, Osterfeld und Sterkrade.

Die Stadt Oberhausen ist verkehrlich über mehrere Autobahnen und Schienenstrecken zu erreichen. Im Kfz-Verkehr erfolgt die überörtliche Anbindung über die Autobahnen BAB 2, BAB 3, BAB 40, BAB 42 und BAB 516 sowie die Bundesstraßen B 223 und B 231. Die BAB 2 (Oberhausen - Berlin), die BAB 42 (Dortmund - Kamp-Lintfort) und die B 231 führen in Ost-West-Richtung durch die Stadt. Die BAB 3 (Emmerich - Passau), die BAB 516 (Oberhausen) und die B 223 verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet. Die BAB 40 verläuft in Ost-West-Richtung auf dem Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr und tangiert Oberhausen im Süden.

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

Das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird hauptsächlich durch die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) als örtlichem Betrieb bedient. Auf der ÖPNV-Trasse, die zwischen dem Hauptbahnhof und Sterkrade verläuft, verkehrt neben den Stadt- und Schnellbuslinien auch die Straßenbahnlinie 112. Die Straßenbahn verbindet die beiden Städte Mülheim an der Ruhr und Oberhausen.

Seit dem Jahr 2010 wurden bereits drei Lärmaktionspläne für Oberhausen erstellt. Der letzte Lärmaktionsplan der 3. Runde wurde im April 2022 durch den Rat der Stadt beschlossen. Seit der 2. Runde ist die Stadt Oberhausen Ballungsraumgemeinde nach der Definition der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Nach Weisung der Bezirksregierung Düsseldorf, ist der Lärmaktionsplan 4. Runde bis zum 18. Oktober 2024 zu erstellen und die rechtlich erforderlichen Berichte an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW zu übermitteln. Durch den engen Zeitplan wurde zur Erzielung angemessener Fortschritte im Zuge der Weisung eine Schwerpunktsetzung auf die Evaluation, Aktualisierung und Anpassung der bereits implementierten Maßnahmen empfohlen.

Folgende relevante Lärmquellen wurden im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt:

Hauptverkehrsstraßen

BAB 2	Bundesautobahn Oberhausen – Hannover
BAB 3	Bundesautobahn Emmerich – Köln
BAB 40	Bundesautobahn Straelen – Dortmund
BAB 42	Bundesautobahn Kamp-Lintfort – Dortmund
BAB 516	Bundesautobahn Kreuz Oberhausen – Bundesstraße 223
B 8	Bundesstraße Hünenbergstraße
B 223	Bundesstraße Konrad-Adenauer-Allee/Mülheimer Straße
B 231	Bundesstraße Essener Straße
L 21	Landesstraße Hünenbergstraße/ Hirschkampstraße/ Höhenweg/ Hartmannstraße/ Fernevaldstraße
L 66	Landesstraße Siegesstraße/Kurfürstenstraße
L 155	Landesstraße Burgstraße/Bahnstraße
L 215	Landesstraße Danziger Straße/ Tannenbergsstraße/ Buschhausener Straße/ Friesenstraße/ Beerenstraße/ Markgrafenstraße/ Weierstraße/ Von- Trotha-Straße/ Königstraße
L 229	Landesstraße Hausmannsfeld

L 287	Landesstraße Kaiser-Friedrich-Straße/ Königstraße/ Biefangstraße/ Neumühler Straße/ Westrampe/ Ostrampe/ Friedrichstraße/ Eugen-zur-Nieden-Ring/ Bahnhofstraße/ Brandenburger Straße
L 397	Landesstraße Franzosenstraße/Lickumstraße/Neukölner Straße/Schmachtendorfer Straße
L 447	Landesstraße Essen-Steeler-Straße/Ruhrorter Straße
L 450	Landesstraße Osterfelder Straße
L 452	Landesstraße Obermeidericher Straße/Duisburger Straße
L 511	Landesstraße Bottroper Straße/Werthfeldstraße
L 621	Landesstraße Kirchhellener Straße/Postweg
L 623	Landesstraße Dorstener Straße

Sonstige lärmrelevante Straßen (Auszug)

K 1	Kreisstraße Nathlandstraße/Falkensteinstraße/Ebertstraße
K 2	Kreisstraße Erzbergerstraße/Königshardter Straße
K 3	Kreisstraße Lindnerstraße
K 4	Kreisstraße Vestische Straße
K 5	Kreisstraße Bebelstraße/Kewerstraße/Solbadstraße
K 7	Kreisstraße Obere Holtener Straße
K 9	Kreisstraße Beethovenstraße/Sperberstraße/Elpenbachstraße
K 10	Kreisstraße Bahnstraße/ Drostenkampstraße/ Graßhofstraße/ Mecklenburger Straße/ Otto-Hahn-Straße
K 11	Kreisstraße Buchenweg
K 12	Kreisstraße Gabelstraße/Starenweg
K 13	Kreisstraße Jägerstraße/Wolfstraße
K 14	Kreisstraße Grenzstraße/Alstadener Straße
K 15	Kreisstraße Sterkrader Straße/Steinbrinkstraße/Postweg
K 16	Kreisstraße Hiesfelder Straße/Im Heeck/Forststraße
K 17	Kreisstraße Fernewaldstraße/Harkortstraße/Bergstraße/Rheinische Straße

K 18	Kreisstraße Ulmenstraße/Westmarkstraße
K 19	Kreisstraße Liricher Straße/Wilmsstraße/Concordiastraße
K 20	Kreisstraße Ripshorster Straße
G	Gemeindestraße Alleestraße
G	Gemeindestraße Alte Walz
G	Gemeindestraße Am Förderturm
G	u. a.

Lärmrelevante Schienenstrecken des Bundes

2183	Mülheim-Styrum - Oberhausen
2184	Mülheim-Styrum - Duisburg
2206	Abzw Bickern - Meiderich Nord
2243	Abzw E-Dellwig - Bottrop Süd
2244	Abzw Prosp. Levin - E-Frintrop
2246	Hugo - OB-Osterfeld Süd
2248	Abzw E-Dellwig Ost - Bottrop
2250	OB-Osterfeld Süd - Hamm (Westf)
2270	Oberhausen - Emmerich (DB-Gr.)
2271	Oberhausen - Spellen - Wesel
2272	Oberhausen - Abzw Grafenbusch
2274	Oberhausen - Duisburg-Ruhrort
2277	Oberhausen - Essen-Altenessen
2278	Oberhausen - Oberhausen West
2281	Oberhausen West - Oberhausen
2283	Oberhausen - Oberhausen West
2290	Mülheim-Styrum – Duisburg
2302	DU-Ruhrort Hafen - OB West
2304	DU-Meiderich Ost - OB West
2320	Duisburg-Wedau - Osterfeld Süd
2321	DU-Wedau - Oberhausen West
2327	Ruhrort Hafen - OB, Walzwerk
2331	Moers, Meerbeck - OB, Walzwerk
2650	Köln-Deutz - Hamm (Westf)

Sonstiger Schienenverkehr

Straßenbahn 112

IED-Anlagen

Eurovia Industrie GmbH
ROCO Baustoffe GmbH - Bauschuttaufbereitungs- u. Umschlagsanlage
REMEX Oberhausen GmbH - Schlackenaufbereitung
Remondis GmbH & Co. KG - Recyclinganlage
OQ Chemicals Produktion GmbH & Co. KG - Diol-Anlage
OQ Chemicals Produktion GmbH & Co. KG - Ester-Anlage
Topas Advanced Polymers GmbH - COC-Anlage
Topas Advanced Polymers GmbH - Norbornen-Anlage

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

Durch Lärmaktionspläne sollen die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in den Gebieten, die sich bei der Kartierung als besonders belastet herausgestellt haben, geregelt werden. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden. Es sollen potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vermieden, Belästigungen verringert und ein ungestörter Schlaf ermöglicht werden. Sofern lärmrelevant, sollen nach der Richtlinie der Straßenverkehrslärm, der Schienenverkehrslärm, der Flugverkehrslärm (ist in Oberhausen nicht relevant) und der Lärm von bestimmten Industrieanlagen nach der Industrieemissionsrichtlinie (RICHTLINIE 2010/75/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung) berücksichtigt werden.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde im Jahr 2019 geändert, so dass jetzt erstmals zwei Jahre zwischen dem Abschluss der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung liegen. Lärmaktionspläne sind bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen oder zu überprüfen und zu überarbeiten. Diese Frist gilt unabhängig davon, ob der Lärmaktionsplan 3. Runde fristgerecht zum 18. Juli 2018 oder zu einem späteren Zeitpunkt aufgestellt wurde.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

„Der Hörsinn ist der empfindlichste Sinn. Aufgrund seiner wichtigen Warnfunktion kann er nicht abgeschaltet werden, auch nicht im Schlaf, was die Bedeutung von Lärm in der Nacht heraushebt. Störende Schallreize (Lärm) lösen Stressreaktionen über das vegetative Nervensystem und den Hormonstoffwechsel aus. Sie führen zu Veränderungen im Stoffwechsel und in der Blutdruckregulation, was sich weiter auf den Blutdruck, die Herzrhythmus, die Blutfettzusammensetzung, die Blutzuckerkonzentration und die Fließeigenschaft des Blutes auswirkt.“

Belästigung, Schlafstörungen und Herz-Kreislaufkrankungen sind als Folge dauerhafter Lärmbelastung inzwischen gut beschriebene und anerkannte Gesundheitswirkungen. Zudem liegen Ergebnisse zu Wirkungen von Lärm bezüglich bestimmter Stoffwechselerkrankungen (z. B. Diabetes), psychischer Erkrankungen (z. B. unipolare Depression) und kognitiver Beeinträchtigungen (vor allem bei Kindern) vor.“ (Bericht „Lärmschutz aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes“, Im Auftrag der Länderarbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz (LAUG), Hamburg, Februar 2022)

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

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

In der folgenden Tabelle ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden **nationalen** Grenz-, Richt- und Auslösewerte dargestellt:

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen und Schienenverkehrswegen (Lärmvorsorge) gemäß 16. BImSchV	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen gemäß TA Lärm
	Tag/Nacht dB (A)	Tag/Nacht dB (A)	Tag/Nacht dB (A)	Tag/Nacht dB (A)
Krankenhäuser und Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reine (WR) und allgemeine (WA) Wohngebiete	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-, Kern- und Mischgebiete	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbane Gebiete	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiete	69/59	72/62	75/65	65/50

Der Rat der Stadt Oberhausen hat sich bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans der ersten Runde bewusst für die Werte der Lärmwirkungsforschung als Auslösewerte entschieden.

Für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung kommen wieder die gleichen Auslösewerte von 65 dB(A) für den L_{DEN} und 55 dB(A) für den L_{Night} zur Anwendung.

Um effektiven Lärm- und Gesundheitsschutz zu erzielen, sollten aus gesundheitlicher Sicht aber die Orientierungswerte der DIN 18005 angestrebt werden:

Baugebiet	Orientierungswert Tag [dB(A)]	Orientierungswert Nacht [dB(A)]
Reine Wohngebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Dörfliche Wohngebiete, Mischgebiete, Urbane Gebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete	63	53 bzw. 45
Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
Sonstige Sondergebiete sowie Flächen für den Gemeinbedarf, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmkartierung der 4. Runde umfasst den Straßenverkehrslärm, den Straßenbahnverkehrslärm und den Gewerbelärm nach der EU-Umgebungsärmrichtlinie. Die Lärmkartierung dieser Lärmquellen wurde von der Stadt Oberhausen als zuständige Behörde durchgeführt. Der vollständige Bericht kann der **Anlage 1** entnommen werden. Die Lärmkarten befinden sich in der **Anlage 2 a-h**.

Für die Lärmkartierung des Schienenverkehrslärms an Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

Ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) ist seit dem 31. Dezember 2018 vorgeschrieben und kam durch die Änderung der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) erstmals bei der aktuellen Lärmkartierung 2022 zur Anwendung. Daher sind die Lärmkarten der 4. Runde nicht mit den Lärmkarten der vorherigen Runden vergleichbar.

Auch der Rechenansatz zur Ermittlung der Belastetenzahlen hat sich zur 4. Runde des Lärmaktionsplans verändert. Es ergeben sich erhebliche Erhöhungen der Betroffenenzahlen gegenüber den vorherigen Lärmaktionsplänen, da nun alle Bewohner eines Gebäudes der lautesten Fassade zugerechnet werden und nicht mehr auf alle Gebäudeseiten verteilt werden. Somit ist auch ein direkter Vergleich der neuen Betroffenenzahlen mit den bisherigen Werten aus den vorangegangenen Lärmaktionsplänen nicht möglich.

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	72.100
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	47.800
... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch die gesamten lärmrelevanten Straßen ausgesetzt sind:	133.500
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch die gesamten lärmrelevanten Straßen ausgesetzt sind:	101.700
... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch den gesamten bundeseigenen Schienenverkehr ausgesetzt sind:	16.700
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch den gesamten bundeseigenen Schienenverkehr ausgesetzt sind:	12.900

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN}
durch den sonstigen lärmrelevanten
Schienenverkehr ausgesetzt sind:

900

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night}
durch den sonstigen lärmrelevanten
Schienenverkehr ausgesetzt sind:

0

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{Night}
durch IED-Anlagen ausgesetzt sind:

500

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night}
durch IED-Anlagen ausgesetzt sind:

0

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen				
L_{DEN} in dB(A)	Betroffene Personen		L_{Night} in dB(A)	Betroffene Personen
ab 55 bis 59	33.600		ab 50 bis 54	25.500
ab 60 bis 64	19.600		ab 55 bis 59	15.000
ab 65 bis 69	13.300		ab 60 bis 64	6.400
ab 70 bis 74	5.000		ab 65 bis 69	1.000
ab 75	600		ab 70	0
Summe	72.100		Summe	47.900

Lärmeinwirkung durch den gesamten lärmrelevanten Straßenverkehr				
L_{DEN} in dB(A)	Betroffene Personen		L_{Night} in dB(A)	Betroffene Personen
ab 55 bis 59	41.600		ab 50 bis 54	51.500
ab 60 bis 64	47.200		ab 55 bis 59	36.000
ab 65 bis 69	33.900		ab 60 bis 64	12.600
ab 70 bis 74	10.000		ab 65 bis 69	1.500
ab 75	1.000		ab 70	0
Summe	133.700		Summe	101.600

Lärmeinwirkung durch den gesamten bundeseigenen Schienenverkehr				
L_{DEN} in dB(A)	Betroffene Personen		L_{Night} in dB(A)	Betroffene Personen
ab 55 bis 59	9.900		ab 50 bis 54	7.800
ab 60 bis 64	5.000		ab 55 bis 59	4.000
ab 65 bis 69	1.500		ab 60 bis 64	1.000
ab 70 bis 74	300		ab 65 bis 69	100
ab 75	0		ab 70	0
Summe	16.700		Summe	12.900

Lärmeinwirkung durch den sonstigen lärmrelevanten Schienenverkehr			
L _{DEN} in dB(A)	Betroffene Personen		L _{Night} in dB(A) Betroffene Personen
ab 55 bis 59	900		ab 50 bis 54 0
ab 60 bis 64	0		ab 55 bis 59 0
ab 65 bis 69	0		ab 60 bis 64 0
ab 70 bis 74	0		ab 65 bis 69 0
ab 75	0		ab 70 0
Summe	900		Summe 0

Lärmeinwirkung durch IED-Anlagen			
L _{DEN} in dB(A)	Betroffene Personen		L _{Night} in dB(A) Betroffene Personen
ab 55 bis 59	500		ab 50 bis 54 0
ab 60 bis 64	0		ab 55 bis 59 0
ab 65 bis 69	0		ab 60 bis 64 0
ab 70 bis 74	0		ab 65 bis 69 0
ab 75	0		ab 70 0
Summe	500		Summe 0

Gemäß Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie sind statistische Angaben zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erforderlich. Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für den Straßenverkehr und den Schienenverkehr in Oberhausen. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte. Für den Industrie- und Gewerbelärm liegen nur begrenzt Kenntnisse über die gesundheitsschädlichen Auswirkungen vor, sodass zu diesem Zeitpunkt keine Aussage zu der Anzahl der Fälle gemacht werden kann. Der Zusammenhang zwischen Schienenverkehrslärm und ischämischer Herzkrankheit (Erkrankung der Herzkranzgefäße) ist zwar erwiesen, kann aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht quantifiziert werden. Aus diesem Grund können zu den ischämischen Herzkrankheiten nur Angaben in Bezug auf den Straßenverkehrslärm gemacht werden. Die auf Grundlage der vorliegenden Pegel und Betroffenenanzahlen (s.o.) resultierenden geschätzten Fallzahlen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Es handelt sich dabei um statistische Schätzungen, die keine Aussage über die tatsächliche Anzahl realer Fälle macht.

Gesundheitsschädliche Auswirkungen	Geschätzte Anzahl der Fälle Straßenverkehrslärm	Geschätzte Anzahl der Fälle Schienenverkehrslärm
Starke Belästigung (high annoyance, HA)/ L _{DEN}	24.859	2.994
Starke Schlafstörung (high sleep disturbance, HSD)/ L _{Night}	6.595	1.334
Ischämische Herzkrankheiten (ischaemic heart disease, IHD)	52	k. A.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Besonders hohe Lärmbelastungen sind in Oberhausen im Bereich der Autobahnen und an den Schienenstrecken des Bundes ermittelt worden. Aber auch an den Bundes-, Landes- und Kreis- und Gemeindestraßen sind die Belastungen gerade im sensiblen Nachtbereich häufig über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung. In Kreuzungssituationen von Straßen und Schienenstrecken entstehen zusätzlich Situationen der Doppelbelastung. Für die Lärminderung an den Schienenstrecken des Bundes und den Autobahnen ist der jeweilige Baulastträger (DB InfraGO AG, Autobahn GmbH) und nicht die Stadt Oberhausen zuständig. Die Stadt steht mit beiden Baulastträgern in einem engen Austausch, um Belastungssituationen zu kommunizieren und die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen. Die vorgesehenen Maßnahmen (unter Vorbehalt) in diesen Bereichen können dem Kapitel 3 entnommen werden. Die Stadt Oberhausen entwickelt Maßnahmen für den Bereich der Straßen in eigener Baulast und setzt diese Maßnahmen kontinuierlich im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten um.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Die Stadt Oberhausen hat sich in der Vergangenheit im Rahmen der Priorisierung von Maßnahmen für die Ermittlung der Lärmkennziffer entschieden. In Abhängigkeit von der Höhe der Überschreitung der Auslösewerte sowie der Anzahl der betroffenen Personen und unter Berücksichtigung bestimmter sensibler Nutzungen (Schulen, Krankenhäuser), kann eine Priorisierung vorgenommen werden. Durch die angespannte finanzielle Lage der Stadt ist in der Praxis jedoch häufig eine Berücksichtigung der ermittelten Priorisierungsliste kaum möglich. Gerade der kostenintensive Einbau von lärmminderndem Asphalt kann nur an der Sanierungsbedürftigkeit der Fahrbahnoberflächen ausgerichtet werden. Durch die Abwägung mit anderen Belangen, können Geschwindigkeitsreduzierungen nicht in jeder Situation als kurzfristige und günstigere Maßnahme umgesetzt werden. Von einer Aktualisierung der Priorisierung wurde aus den oben genannten Gründen abgesehen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an den Straßen in der Baulast der Stadt (Auszug):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)
1.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	LAP 1: MB 9.2.1: Höhenweg - Hartmannstraße - Fernewaldstraße (2012), MB 9.2.3: Hansastraße (2011, Asphalt statt Pflaster), MB 9.2.4: Duisburger Straße (Teilbereich, 2010) LAP 2: MB 6: Friedrichstraße, MB 12: Concordiastraße (2015), MB 22: Bebelstraße, MB 23 Steinbrinkstraße (Nord), MB 33: Grenzstraße (2020), MB 35: Postweg (2019), MB 38: Weierstraße, MB42: Kirchhellener Straße, Teilbereich Autobahnbrücke A 516 - Erzberger Straße, MB 51: Nathlandstraße (Teilbereich), MB 60: Königstraße (Mitte) LAP 3: MB 1: B 223 Mülheimer Straße (Süd), Teilbereich Blücherstraße - Eckstraße (2024), MB 2: Mülheimer Straße (Nord) (2013), MB 3: Hermann-Albertz-Straße, MB 9: Friesenstraße, MB 12: Schwartzstraße (2024), MB 15: Buschhausener Straße (Nord), MB 21 Falkensteinstraße, MB 28: Neumühler Straße (2017), MB 34: Brandenburger Straße, MB 35: Steinbrinkstraße (Süd) (2021)
2.	Geschwindigkeitsreduzierung, 30 Km/h ganztags	LAP 1: MB 9.2.2: Osterfelder Straße, MB 9.2.8: Friesenstraße LAP 2: MB 13: Rolandstraße, MB 16: Eckstraße/Straßburger Straße, MB 23: Steinbrinkstraße (Nord), MB 32: Mellinghofer Straße (Nord), MB 46: Kirchhellener Straße/Postweg, MB 58: Wehrstraße (Teilbereich) LAP 3: MB 16: Kirchhellener Straße,
3.	Geschwindigkeitsreduzierung, 30 km/h nachts	LAP2: MB 9: Duisburger Straße(Ost), MB 51: Nathlandstraße LAP 3:

		MB 3: Hermann-Albertz-Straße, MB 6: Hansastrasse, MB 7: Wilmsstraße, MB 18: Roonstraße, MB 24: Lindner Straße, MB 27: Hermann-Albertz-Straße, MB 28: Neumühler Straße, MB 38: Weierstraße,
	Geschwindigkeitsreduzierung, 40 Km/h ganztags	LAP1: MB 9.2.2: Bottroper Straße LAP 2: MB 42: Mellinghofer Straße (Süd)
4.	Lärmreduzierte Straßenbahnfahrzeuge	Linie 112 (teilweise umgesetzt)
5.	Anlage von Radfahr-/Schutzstreifen	LAP 1: MB 9.2.4: Duisburger Straße (Teilbereich) LAP 3: MB 10: Obermeidericher Straße (2015), MB 12: Schwartzstraße (2024), MB 17: Teutoburger Straße
6.	Fahrbahnbegrenzungslinien	LAP 1: MB 9.2.1: Höhenweg - Hartmannstraße – Fernewaldstraße (Teilbereiche),
7.	Lkw-Durchfahrtsverbot	LAP 3: MB 2: Mülheimer Straße (Luftreinhalteplan)
8.	Passive Schallschutzmaßnahmen	LAP3: MB 11: ÖPNV-Trasse (B-Plan 338), MB 26: Holtener-/Weseler Straße (teilweise, Lärmvorsorge),
9.	Elektrifizierung der Busflotte	Teilweise umgesetzt
10.	Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumbeete	LAP 1: MB 9.2.4: Duisburger Straße (Teilbereiche)

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an den Autobahnen (Auszug):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)
1.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	In Oberhausen wurde in mehreren Bereichen offenerporiger Asphalt oder Splittmastixasphalt eingebaut.
2.	Lärmschutzwände	Entlang der Autobahnen in Oberhausen bestehen in vielen Bereichen Lärmschutzwände.

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an den lärmrelevanten Schienenstrecken des Bundes (Auszug):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)
1.	Lärmschutzwände	Hochstraße
2.	Passiver Schallschutz	Hochstraße

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (Kartendarstellung in Anlage 3)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Straßen in der Baulast der Stadt:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 1 (LAP 3): B 223 Mülheimer Straße (Süd), Helmholtzstraße - Hermann-Albertz-Straße, Eckstraße - Landwehr ca. 1.100 Meter	ca. -3 dB
2.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 8 (LAP 3): Havensteinstraße/Wörthstraße/Christian-Steger-Straße, Gerichtstraße - Hermann-Albertz-Straße ca. 600 Meter	ca. -3 dB
3.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 16 (LAP 3): L 621 Kirchhellener Straße, A 2-Brücke Kirchhellener Straße - Fernewaldstraße ca. 300 Meter	ca. -3 dB
4.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 18 (LAP 3): Roonstraße/Hermann-Albertz-Straße, Friedrich-Karl-Straße - Bebelstraße ca. 800 Meter	ca. -3 dB
5.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 23 (LAP 3): Ebertstraße, Bahnbrücke - Tannenbergstraße ca. 200 Meter	ca. -3 dB
6.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 25 (LAP 3): L 511 Bottroper Straße, Osterfelder Straße - Westfälische Straße ca. 400 Meter	ca. -3 dB

7.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 26 (LAP 3): L 155 Holtener Straße/Weseler Straße, Weierstraße - Bahnhofstraße ca. 2.000 Meter	ca. -3 dB
8.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 30 (LAP 3): Ebertstraße, Tannenbergstraße - Mülheimer Straße ca. 450 Meter	ca. -3 dB
9.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 31 (LAP 3): L 511 Bottroper Straße, Rheinische Straße - Vestische Straße ca. 300 Meter	ca. -3 dB
10.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 13 (LAP 2): Rolandstraße Mülheimer Straße - Straßburger Straße ca. 250 Meter	ca. -3 dB
11.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 16 (LAP 2): Eckstraße/Straßburger Straße Mülheimer Straße - Rolandstraße ca. 500 Meter	ca. -3 dB
12.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 37 (LAP 2): Siegessäße Bahnstraße - Kurfürstenstraße ca. 500 Meter	ca. -3 dB
13.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 46 (LAP 2): L 621 Kirchhellener Straße Erzberger Straße - Abzw. Kirchhellener Straße ca. 1.150 Meter	ca. -3 dB
14.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 48 (LAP 2): K 14 Alstadener Straße Bebelstraße - Obermeidericher Straße ca. 1.100 Meter	ca. -3 dB
15.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 50 (LAP 2): K 19 Wilmsstraße Wunderstraße - Wickstraße ca. 350 Meter	ca. -3 dB
16.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 54 (LAP 2): L 287 Königstraße Weierstraße - Erlenstraße ca. 450 Meter	ca. -3 dB

Prüfaufträge			
Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
17.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 10 (LAP 3): L452 Obermeidericher Straße, Oberhauser Straße - Blettgensweg	ca. -3,5 dB
18.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 6 (LAP 3): L 215 Hansasträße, Rhenaniastraße - Buschhausener Straße	ca. -2,4 dB
19.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 8 (LAP 3): Havensteinstraße/Wörthstraße/Christian- Steger-Straße Gerichtstraße - Hermann-Albertz-Straße	ca. -1,9 dB
20.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 34 (LAP 3): L 287 Brandenburger Straße, Steinbrinkstraße - Ostrampe	ca. -1,9 dB
21.	Lkw-Nachtfahrverbot	MB 28 (LAP 3): L 287 Neumühler Straße/West- /Ostrampe, Ostrampe - Mecklenburger Straße	ca. -1,3 dB
22.	30 km/h ganztags, nach möglicher Busbeschleunigung, Begrünung des Straßenraums (Grünstrukturen- entwicklungskonzept)	MB 13 (LAP 3): Helmholtzstraße, Havensteinstraße - Mülheimer Straße	ca. -2,5 dB
23.	30 km/h ganztags, nach möglicher Busbeschleunigung	MB 29 (LAP 3): Friedrich-Karl-Straße, Marktstraße - Concordiastraße (Abschnitt Marktstraße - Friedrich-Karl- Straße 19)	ca. -2,5 dB
24.	Markierung von Schutzstreifen	MB 18 (LAP 3): Roonstraße, Friedrich-Karl-Straße - Bebelstraße	ca. -1 dB
25.	Straßenräumliche Maßnahmen zur Abstandsvergrößerung Fahrbahn - Bebauung	MB 20 (LAP 3): B231 Essener Straße, Mellinghofer Straße - Hausmannsfeld	ca. -1 dB
26.	Straßenräumliche Maßnahmen (Nahmobilitätskonzept)	MB 31 (LAP 3): L511 Bottroper Straße, Rheinische Straße - Vestische Straße (Straßenraumumgestaltung, Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h)	Wirkung wurde noch nicht ermittelt

27.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 1 (LAP 3): B 223 Mülheimer Straße (Süd), Helmholtzstraße - Landwehr	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
28.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 9 (LAP 3): L 215 Friesenstraße, Mecklenburger Straße - Lanterstraße	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
29.	Anlage von Baumstandorten	MB 12 (LAP 3): Schwartzstraße, Mülheimer Straße - Elsa-Brändström-Straße (Abschnitt Mülheimer Straße - Henri-Dumant-Weg)	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
30.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 17 (LAP 3): L 155 Teutoburger Straße, Bergstraße - Rothebuschstraße	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
31.	Begrünung des Straßenraums	MB 21 (LAP 3): K 1 Falkensteinstraße, Mülheimer Straße – Liebknechtstraße (Abschnitt Mülheimer Straße - Arndtstraße)	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr
32.	Begrünung des Straßenraums (STEK)	MB 26 (LAP 3): L 155 Holtener/ Weseler Straße, Weierstraße - Bahnhofstraße (Abschnitt Postweg - Weierstraße)	0 dB, Maßnahme fördert die Attraktivität des Straßenraums für den Rad- und Fußverkehr

Erläuterungen des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahme

Die Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (1.-16.) werden innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt. Ca. drei Straßenabschnitte sind pro Jahr geplant. Die Maßnahmen werden vom Bereich Mobilität ausgeschrieben.

Die Prüfaufträge werden ebenfalls in den nächsten fünf Jahren abgearbeitet. Im Falle der Lkw-Nachtfahrverbote müssen die Auswirkungen und die Realisierbarkeit geprüft werden. Dies bezieht sich vor allem auf die ansässigen und dadurch betroffenen Betriebe.

Bei der Begrünung des Straßenraums müssen zunächst die Lage der Leitungstrassen und die generellen Potenziale im Straßenraum geprüft werden.

Bei den Geschwindigkeitsbegrenzungen ist hauptsächlich eine Beschleunigung der Buslinien an anderer Stelle zu prüfen, um Fahrzeitverlängerungen und damit zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Die Maßnahmen haben entweder eine direkte Auswirkung auf die Schallemissionen oder wirken indirekt auf den Modal-Split, indem der Umweltverbund gestärkt oder attraktiver gestaltet wird (s. Spalte „Erläuterungen des erwarteten Nutzens“).

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Autobahnen (unter Vorbehalt):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	BAB 40 AK Duisburg Kaiserberg - AS Mülheim an der Ruhr-Winkhausen Beginn der Umsetzung in 2-3 Jahren	Je nach Maßnahme 5-10 dB
2.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	MB 32 (LAP 3): BAB 42 Arminstraße – Breilstraße Umsetzung zeitnah	Je nach Maßnahme
3.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	MB 33 (LAP 3): BAB 42 Konrad-Adenauer-Allee – Scheuerstraße Umsetzung zeitnah	Je nach Maßnahme
4.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	BAB 516 AK-Oberhausen - AS Oberhausen-Eisenheim Umsetzung in den nächsten 3-5 Jahren	Je nach Maßnahme

Erläuterungen des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahme

Die Maßnahmen liegen nicht in der Verantwortung der Stadt Oberhausen. Der Maßnahmenstand wurde bei der Autobahn GmbH als Baulastträger abgefragt und in den Lärmaktionsplan 4. Runde als Information übernommen. Die Maßnahmen stehen alle unter Vorbehalt, da sich zeitliche und finanzielle Planungen verschieben oder ändern können.

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Die beschriebenen Maßnahmen sind aktive Schallschutzmaßnahmen, die die Einhaltung der Lärmvorsorge- oder Lärmsanierungswerte anstreben. Die geschätzte Lärminderung kann der Tabelle entnommen werden. Eine Ergänzung durch passive Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Lüfter usw.) findet nach Prüfung an den Stellen statt, an denen die Einhaltung der Werte durch die aktiven Maßnahmen nicht möglich ist.

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den lärmrelevanten Schienenstrecken des Bundes (unter Vorbehalt):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Borbeck – Schallschutzwand 12 (Ripshorster Straße, In der Sandgathe, Quellstraße, Küppers Hof, Einbleckstraße) und 13 (Ripshorster Straße, Werkstraße, Thomasstraße) im Bau bis Ende 2024	Wandhöhe: 3 Meter
2.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 15 (Wunderstraße, Wilmsstraße, Siebenbürgenstraße) und 16.6 (Hansastraße) im Bau bis Ende 2024	Wandhöhe: 3 Meter
3.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 16.3, 16.4 und 16.5 (Duisburger Straße, Albertstraße, Hansastraße) im Bau bis 2025	Wandhöhe: 3 Meter
4.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Alstaden/Lirich – Schallschutzwand 21 (Parallelstraße) und 22 (Roonstraße, Kluckstraße) im Bau bis Ende 2024	Wandhöhe: 2 bzw. 3 Meter
5.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Alstaden – Schallschutzwände 1 (Kewerstraße, Grüne Aue, Landwehr) und 4 (Stelle) Bau ab 2025	Wandhöhe: 2 Meter
6.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Marienkirche – Schallschutzwand 9 (Rossaintstraße) Bau ab 2025	Wandhöhe: 3 Meter
7.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Borbeck – Schallschutzwand 11 (Hausmannsfeld) Bau ab 2025	Wandhöhe: 3 Meter
8.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 16.1 (Duisburger Straße, Ruhrorter Straße) und 17 (Duisburger Straße, Niebuhrstraße, Schmelzstraße) Bau ab 2026	Wandhöhe: 3 Meter
9.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Osterfeld-West – Schallschutzwand 18 (Eschenbruchshof) Bau ab 2026	Wandhöhe: 3 Meter
10.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Alstaden – Schallschutzwand 5 (Speldorfer Straße), 6 (Landwehr, Gertrudstraße), 7 (Fährstraße, Bebelstraße,	Wandhöhe: 2 bzw. 3 Meter

		Sofienstraße, Schlansteinstraße, Erftstraße) und 8 (Blumenthalstraße) Bau ab 2029	
11.	Lärmsanierung Aktiver Schallschutz	Oberhausen-Lirich – Schallschutzwand 16.2 (Duisburger Straße, Wilmsstraße, Buschhausener Straße) Bau ab 2029	Wandhöhe: 3 Meter

Erläuterungen des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahme

Die Maßnahmen liegen nicht in der Verantwortung der Stadt Oberhausen. Der Maßnahmensachstand wurde beim Eisenbahn-Bundesamt bzw. der DB InfraGO AG als Baulastträger abgefragt und in den Lärmaktionsplan 4. Runde als Information übernommen. Die jeweiligen Umsetzungszeiträume können der Tabelle entnommen werden. Die Maßnahmen stehen alle unter Vorbehalt, da sich zeitliche und finanzielle Planungen verschieben oder ändern können.

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Die beschriebenen Maßnahmen sind aktive Schallschutzmaßnahmen, die die Einhaltung der Lärmsanierungswerte anstreben. Diese werden durch passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Lüfter usw.) nach Prüfung an den Stellen ergänzt, an denen die Einhaltung der Werte durch die aktiven Maßnahmen nicht möglich oder die Umsetzung von aktiven Maßnahmen durch ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgeschlossen ist.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm nach 2029

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Straßen in der Baulast der Stadt:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 4 (LAP 3): Lothringer Straße, Grenzstraße - Stadtgrenze ca. 700 Meter	ca. -3 dB
2.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 5 (LAP 3): L 450 Osterfelder Straße, Cheruskerstraße – Waghalsstraße ca. 200 Meter	ca. -3 dB
3.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 7 (LAP 3): K19 Wilmsstraße, Bahnbrücke – Wunderstraße ca. 200 Meter	ca. -3 dB
4.	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt	MB 10 (LAP 3): L 452 Obermeidericher Straße, Oberhauser Straße – Blettgensweg	ca. -3 dB

		ca. 450 Meter	
5.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 17 (LAP 3): L 155 Teutoburger Straße, Bergstraße – Rothebuschstraße ca. 350 Meter	ca. -3 dB
6.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 20 (LAP 3): B 231 Essener Straße, Mellinghofer Straße – Hausmannsfeld ca. 450 Meter	ca. -3 dB
7.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 22 (LAP 3): L 155 Dreilinden, Dorstener Straße - Vestische Straße ca. 300 Meter	ca. -3 dB
8.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 34 (LAP 3): L 287 Brandenburger Straße, Steinbrinkstraße – Ostrampe ca. 300 Meter	ca. -3 dB
9.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 27 (LAP 2): L 287 Königstraße (West) A 3 - Autobahnauffahrt West - Kurfürstenstraße	ca. -3 dB
10.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 42 (LAP 2): L 450 Mellinghofer Straße Dieningstraße - Wehrstraße ca. 300 Meter	ca. -3 dB
11.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 53 (LAP 2): L 155 Teutoburger Straße (West) Dorstener Straße - Anhalter Straße ca. 250 Meter	ca. -3 dB
12.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 55 (LAP 2): L 452 Obermeidericher Straße Alstadener Straße - Flügelstraße ca. 300 Meter	ca. -3 dB
13.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB 63 (LAP 2): L 623 Dorstener Straße Teutoburger Straße - Auffahrt A 516 OB- Sterkrade ca. 400 Meter	ca. -3 dB
14.	Fahrbahnsanierung mit lärm minderndem Asphalt	MB (LAP 1): L 623 Dorstener Straße Holtener Straße – AS OB-Sterkrade (Nord)	ca. -3 dB

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den Autobahnen (unter Vorbehalt):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	MB 19 (LAP 3): Ausbau Autobahnkreuz Oberhausen BAB 2 AK Oberhausen - Matzenbergstraße (Realisierung offen, abhängig vom Verlauf des Baurechtsverfahrens)	Je nach Maßnahme 5-10 dB
2.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	Ausbau Autobahnkreuz Oberhausen BAB 3 AK Oberhausen - AS Dinslaken-Süd (Realisierung offen, abhängig vom Verlauf des Baurechtsverfahrens)	Je nach Maßnahme 5-10 dB
3.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	Ausbau Autobahnkreuz Oberhausen BAB 3 AK Oberhausen - Schienenstrecke (Realisierung offen, abhängig vom Verlauf des Baurechtsverfahrens)	Je nach Maßnahme 5-10 dB
4.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	BAB 3 AK Duisburg-Kaiserberg - AK Oberhausen-West (Umsetzung in 5-10 Jahren)	Je nach Maßnahme 5-10 dB

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an den lärmrelevanten Schienenstrecken des Bundes (unter Vorbehalt):

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	Ausbaustrecke 46/2 Emmerich-Oberhausen Planfeststellungsabschnitt 1.1 Schallschutzwände: 0,3 km Besonders überwachtes Gleis: 0,7 km (Strecke 2279) Passiver Schallschutz: 5 Gebäude	Wandhöhe: 3 bzw. 4 Meter
2.	Lärmvorsorge Aktiver Schallschutz	Ausbaustrecke 46/2 Emmerich-Oberhausen Planfeststellungsabschnitt 1.2 Schallschutzwände: 10,6 km Besonders überwachtes Gleis: 4,0 km (Strecken 2270/2279), 2,4 km (Strecke 2206) Passiver Schallschutz: ca. 1.350 Gebäude	Wandhöhe: Bis 6 Meter

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Kriterien zur Ausweisung der ruhigen Gebiete

Dem Schutz ruhiger Gebiete und der Schaffung von Ruheinseln, im öffentlichen Raum, die eine zeitweilige Erholung vom Lärm ermöglichen, kommt eine erhebliche Bedeutung

zu. Nicht zuletzt auch wegen dem damit verbundenen Synergieeffekt im Hinblick auf die dringend gebotene Anpassung an den Klimawandel.

Beim Aufenthalt in einer Umgebung mit attraktiven Grün-, Blau- (Wasser-) und Freiflächen verändert sich die Wahrnehmung von Lärm. Einerseits ist es mit zunehmendem Abstand von der Lärmquelle in der Mitte eines Parks, einer Grün- oder anderweitigen Freifläche – je nach ihrer Größe – deutlich leiser. Andererseits wird Verkehrslärm in einem Park anders wahrgenommen als direkt an einer Straße. In Grünräumen sind bis zu einem gewissen Grad lärmindernde und lärmmoderierende Wirkungen zu beobachten, sei es durch eine geringere Schallreflektion an den pflanzlichen Strukturen oder durch die konkurrierende Geräuschkulisse, die die Grünräume selbst erzeugen (z. B. Blätterrauschen, Vogelgesang, Wassergeplätscher). Mit dieser positiv bewerteten Geräuschkulisse wird der störende Umgebungslärm teilweise überlagert (maskiert), was die subjektiv empfundene Lärmbelastung mindert, also das Wohlbefinden und damit die Aufenthaltsqualität steigert.

Folgende Kriterien wurden zur Ausweisung von ruhigen Gebieten bereit im Lärmaktionsplan 3. Runde festgelegt:

Ruhige Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche:

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

Ruhige siedlungsnahe Erholungsflächen:

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

Prüfauftrag: relativ ruhige Gebiete

- in der Nähe von Lärmquellen in Oberhausen gelegene Erholungsflächen und Parkanlagen, die einen $L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$ aufweisen (die genauen Kriterien müssen noch festgelegt werden)

Die folgenden Gebiete wurden aus dem Lärmaktionsplan 3. Runde übernommen.

Ruhige Gebiete

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets	Art des ruhigen Gebiets	Schutzmaßnahmen
1.	Hiesfelder Wald	Ruhiges Gebiet mit einer sehr ruhigen Kernfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
2.	Im Fort/Hirschkamp	Ruhiges Gebiet mit einer sehr ruhigen Kernfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
3.	Anlage des Golfclubs Oberhausen, ehem. Zechengelände Jacobi	Ruhige siedlungsnahe Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
4.	Landschaftsschutzgebiet Klosterhardt	Ruhige siedlungsnahe Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
5.	Antoniepark/Elpenbachtal	Ruhige siedlungsnahe Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete

6.	Koppenburgs Mühlenbach	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
7.	Volksgarten Osterfeld	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
8.	Landwirtschaftliche Flächen Dieckerhoffstraße	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
9.	Ostfriedhof	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
10.	Vonderort	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
11.	Park Kastell Holten	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
12.	Werkbahntrasse/Park Friesenhügel	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
13.	Revierpark Mattlerbusch	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
14.	Grünzug am Stemmersberg	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
15.	Landwirtschaftliche Flächen Kaisersfeld	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
16.	Teilbereich Halde Haniel Oberhausen	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
17.	Kleingartenanlage Baumstraße	Ruhige siedlungsnaher Erholungsfläche	Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete

Prüfaufträge: Relativ ruhige Gebiete

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets	Art des ruhigen Gebiets	Schutzmaßnahmen
18.	Hühnerheide	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
19.	Alsbachtal	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag:

			Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
20.	Lohfeld	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
21.	Sterkrader Wald	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
22.	Ruhrpark/Biotop	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
23.	Gehölzgarten Ripshorst	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
24.	Holtener Feld	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
25.	Westfriedhof	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
26.	Kaisergarten	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
27.	Revierpark Vonderort	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
28.	OLGA-Gelände	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
29.	Sterkrader Heide	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
30.	Nordfriedhof	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag:

			Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
31.	Kleingartenanlage Schönefeld	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
32.	Volkspark Sterkrade	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
33.	Knappenhalde	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
34.	Emscher – HOAG-Trasse	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete
35.	Landwirtschaftliche Flächen Kurfürstenstraße – Stadtgrenze Duisburg	Relativ ruhiges Gebiet	Nach positivem Prüfauftrag: Berücksichtigung durch die zuständigen Planungsträger bei deren Planungen durch die Abwägung der Belange ruhiger Gebiete

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Bei Umsetzung aller städtischen Maßnahmen sollte sich der Straßenverkehrslärm an den Straßen in der Baulast der Stadt Oberhausen für insgesamt ca. 6.950 Personen reduzieren. Die Prüfaufträge wurden bei der Ermittlung nicht berücksichtigt.

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Die Stadt Oberhausen ist für die Aktionsplanung an den Schienenstrecken des Bundes nicht zuständig. Aus diesem Grund kann an dieser Stelle keine Angabe zur Reduzierung der Lärmbelastungen gemacht werden. Das Eisenbahn-Bundesamt gibt die Zahlen nur für das gesamte Bundesgebiet an und nicht auf der Ebene der Kommunen.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

12. August 2024 bis 6. September 2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im Amtsblatt und auf der Internetseite der Stadt angekündigt. Eine entsprechende Mitteilung wurde zusätzlich an die Presse gesendet. Die Träger öffentlicher Belange und die Politik wurden angeschrieben und ebenfalls informiert. Der Entwurf des LAP 4. Runde wurde inkl. der Anlagen auf der Homepage der Stadt Oberhausen zur Einsicht veröffentlicht. Zusätzlich konnte ein Exemplar im Technischen Rathaus beim Bereich Umwelt eingesehen werden. Eine Beteiligung war per E-Mail, auf dem Postweg oder persönlich beim Bereich Umwelt möglich.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Hinweise und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen Runde 4 gab es von Bürgerinnen und Bürgern sowie von unterschiedlichen Trägern öffentlicher Belange.

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

Ja

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden:

Ja

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Ja

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

In Kapitel 2 wurden die Zahlen zu den betroffenen Personen beim Schienenverkehrslärm korrigiert.

4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Siehe Anlage 5

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans
(ohne Maßnahmenumsetzung):

Da die Beauftragung eines externen Ingenieurbüros aus zeitlichen Gründen in der 4. Runde nicht möglich war, musste der Lärmaktionsplan Oberhausen durch die Fachverwaltung auf der Grundlage des Musterlärmaktionsplans des LANUV aufgestellt werden. Dabei sind der Stadt Oberhausen keine zusätzlichen Kosten entstanden.

6 Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

Ja

Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans:

Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird im nächsten Lärmaktionsplan dokumentiert und weitere Maßnahmen werden in der Folge entwickelt.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

Ja

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans

Spätestens mit der Durchführung der nächsten Lärmkartierung wird die Wirksamkeit der bis dahin umgesetzten Maßnahmen berechnet. Direkt im Anschluss an die Aufstellung dieses Lärmaktionsplans ist eine weitere Berechnung mit den Eingangsdaten der Lärmkartierung 4. Runde unter der Annahme der vollständigen Umsetzung der kurzfristigen städtischen Maßnahmen (ohne die Prüfaufträge) geplant. Aus zeitlichen Gründen war dies vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans 4. Runde nicht möglich.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am:

7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

zum:

18. Juli 2029

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.oberhausen.de/laermaktionsplan-2024.de

Anlagen

- Anlage 1 Bericht zur Lärmkartierung Oberhausen 4. Runde 2022
- Anlage 2 a-h Lärmkarten getrennt nach Lärmquelle und nach Beurteilungszeitraum
- Anlage 3 Kurzfristige Maßnahmen bis 2029 LAP 4. Runde (Karte)
- Anlage 4 „Ruhige Gebiete“ LAP 4. Runde (Karte)
- Anlage 5 Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 4. Runde aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024 Bericht Anlagen

Aufgrund der Größe stehen die Anlagen nur als Download zur Verfügung.

Download: <https://nc-7368795301895446737.nextcloud-ionos.com/index.php/s/LXrpRKkHQz2SapX>

Passwort: qai8GmpYJy

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024 (Aktualisierung Lärmaktionsplan 3. Runde 2022) - Entscheidung über die vorgebrachten Stellungnahmen und Beschlussfassung

Zuständiger Bereich: **Bereich 2-2 Umwelt**

Sollte die Beschlussvorlage folgende Themen beinhalten, ist eine mehrstufige Prüfung nicht notwendig, sodass in Stufe 1 nein gewählt und eine Begründung im Allris eingetragen werden muss.

- Änderung der Geschäftsordnung, Zuständigkeitsordnung und Hauptsatzung
- Bildung und Besetzung von Ausschüssen/Beiräten
- Entsendung von Gremienmitgliedern in Aufsichtsräte und vergleichbare Gremien sowie Delegierten
- Ehrungen
- Personalangelegenheiten
- Jahresabschlüsse der Stadt und ihrer Beteiligungsgesellschaften
- Gesellschaftsverträge der städtischen Beteiligungen
- Satzungen und Entgeltordnungen soweit Gebühren, Entgelte, Steuern und Beiträge angepasst werden
- Entscheidungen zur Haushaltsbewirtschaftung
- Vorhabenlisten Bürgerbeteiligung
- Straßenwidmungen

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte im Ratsinformationssystem begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt im dafür vorgesehenen Feld im Ratsinformationssystem. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigefügt werden.

Ist durch den Beschluss eine positive oder negative Auswirkung auf das Klima zu erwarten, folgen Stufe 2 und 3 des Prüfverfahrens.

Stufe 2: Prüfung der Klimaschutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☐	☐	☐	
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☐	☐	

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?	☐	☒	☐	
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	

Stufe 3: Prüfung der Treibhausgas-Emissionen und Auswirkungen auf das Klima

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☐	Erhöhung ☐
Erläuterung:		

Ergebnis

- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
- ☐ Der Beschluss hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.

Erläuterungen zum Ergebnis

Durch den Lärmaktionsplan Oberhausen 4. Runde 2024 ergeben sich direkt keine Auswirkungen auf das Klima. Diese ergeben sich erst aus den Maßnahmenumsetzungen in den nächsten fünf Jahren. Im Rahmen der Maßnahmenumsetzungen sind Beschlüsse durch den Rat der Stadt erforderlich, sodass in diesem Zusammenhang der Klimacheck durchgeführt wird.

Nach dem Ausfüllen bitte zusätzlich zur Allris-Einstellung an klimacheck@oberhausen.de senden.

Stufe 4: Prüfung der Auswirkungen auf das Klima für Vorhaben der Bauleitplanung

Falls Vorhaben die Bauleitplanung betreffen, erfolgt Stufe 4. Dabei können in Abhängigkeit zum Beschluss bis zu drei Listen genutzt werden. Die Prüfung erfolgt einerseits über die Einschätzung einzelner Ausprägungen und andererseits über die Bewertung der Indikatoren. Als Bewertungssystem können dafür Plus-, Neutral- und Minuspunkte vergeben werden.

Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Lage im Stadtgebiet					
Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).	Innenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Außenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion	☐ ja	☐ nein		
Vornutzung von Flächen					
Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.	Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt	☐ ja	☐ nein		
	Baulücke	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von Bestandsgebäuden	☐ ja	☐ nein		
	Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt	☐ ja	☐ nein		
Exposition					
Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten dersolaren Energiegewinnung.	Verschattung der Fläche	☐ ja	☐ nein		
	Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten	☐ ja	☐ nein		
Freiraum & Infrastruktur					
Mit zunehmender Innenverdichtung steigt die Bedeutung von qualifizierten Freiräumen zum Erholen und Spielen. Die ÖPNV- Erreichbarkeit verbessert die Mobilität, darüber hinaus können durch die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen PKW Fahrten vermieden werden. Die Bemessung der Distanz erfolgt nicht nach der Luftlinie, sondern entsprechend der vorhandenen Wegebeziehungen.	Qualifizierter Freiraum weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	ÖPNV-Anschluss weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Taktung Wochentag <= 20 Min	☐ ja	☐ nein		
	Fuß- und Radwegenetz weniger als 300m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Nahversorgung innerhalb von 500m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Kindergarten innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Grundschule innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
Besitzverhältnisse					
Die Eigentumsverhältnisse haben Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten bei der Planung und Realisierung.	Fläche im städtischen Besitz	☐ ja	☐ nein		
	Fläche im Besitz eines Eigentümers	☐ ja	☐ nein		
	Viele Einzeleigentümer	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgung					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zureffizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Nah-/Fernwärmeanschluss	☐ ja	☐ nein		
	Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit					
Größere kubische Einheiten sind mit einem niedrigeren A/V-Verhältnis energetisch günstiger als vielgliedrige Einzelobjekte, zudem sinkt meist auch der Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad.	Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Reihen-/Kettenhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Mehrgeschossige Wohnanlagen	☐ ja	☐ nein		
Versiegelung					
Je geringer die Versiegelung durch Gebäude, Neben- und Erschließungsanlagen, desto eher können Aufheizungseffekte vermieden werden. Regenwasserbewirtschaftung und Dachbegrünung fördern das Kleinklima.	Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet	☐ <40%	☐ 40-60%		
		☐ 60-80%	☐ >80%		
	Dachbegrünung vorgesehen	☐ ja	☐ nein		
Ausrichtung der Baukörper					
Passive solare Gewinne erfolgen in erster Linie über die Ausrichtung der Hauptfassade. Südorientierte Hauptfassaden weisen eine längere Gesamtbesonnungsdauer auf.	Ausrichtung der Hauptfassade	☐ >70% S/SW/SO			
		☐ 30-70% S/SW/SO			
		☐ <30% S/SW/SO			
Verschattung der Baukörper					
Zur aktiven und passiven Nutzung von Solarenergie ist Verschattung insbesondere für Sonnenstände während der Heizperiode möglichst zu vermeiden oder zu reduzieren.	Verschattung des Baukörpers	☐ gering			
		☐ mittel			
		☐ hoch			
Grünkonzept					
Mithilfe eines Grünkonzeptes können klimaschützende Aspekte und Vorhaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass das Kleinklima verbessert wird. Das Grünkonzept enthält Aussagen, die über die gesetzlich verankerten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hinaus gehen.	Erstellung eines Grünkonzeptes für die Fläche	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgungskonzept					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zureffizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Energieversorgungskonzept vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von erneuerbaren Energien über vorgeschriebenem Standard	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.3: Vertragliche Regelungen				
Art des Vertrags	Rechtsgrundlage	Vertrag beabsichtigt		Anmerkungen
Erschließungsvertrag	§124 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Städtebaulicher Vertrag	§11 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Kaufvertrag	§433 BGB	☐ ja	☐ nein	
Vertragliche Regelungen	Beispiele	Regelungsinhalt		Anmerkungen
Bauliche Standards	Erhöhte Anforderungen an den Jahresheizwärmebedarf (ggü. der EnEV) Erhöhte Anforderungen an den Jahresprimärenergiebedarf (ggü. der EnEV)	☐ ja	☐ nein	
Effiziente Energieversorgung	Verpflichtung zur aktiven Solarnutzung oder Nutzung anderer erneuerbarer Energien Festlegung: Wahl des Energieträgers, Anschlussverpflichtungen Nah-/Fernwärme	☐ ja	☐ nein	
Verfahren	Bindung an die Ziele des Energie-/Grünkonzeptes Anforderungen an die Qualitätssicherung (Nachweise)	☐ ja	☐ nein	
Klimaanpassung	U.a. Regelungen zur Bewirtschaftung des Regenwassers, Dachbegrünung oder zur Entwicklung und Errichtung von Grünflächen	☐ ja	☐ nein	
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr hohe vertragliche Regelungen; 4 = entspricht den gesetzlichen Anforderungen)				
Erläuterung/Verbal-argumentative Zusatzbewertung				
Gesamtübersicht				
Teil 1: Standort- und Planungsvoraussetzungen	0			
Teil 2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung	0			
Teil 3: Vertragliche Regelungen	0			
Gesamtbewertung des Projektes				