

**LAP IV**  
**ENTWURF DES**  
**LÄRMAKTIONSPLANES**  
**DER**  
**VIERTEN RUNDE**  
**FÜR**  
**HAUPTVERKEHRSSTRABEN**  
**IN DINSLAKEN**

**Herausgeber**

Stadt Dinslaken  
Platz D'Agen 1  
46535 Dinslaken

**Zuständig für die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen:**

Stadt Dinslaken, III.4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung  
Hünxer Straße 81  
46537 Dinslaken

Dinslaken, August 2024

Allgemeine Hinweise:

Die verwendeten Karten sind genordet.

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung und Überblick.....	6
1.1.	Risikofaktor Lärm.....	6
1.2.	Rechtlicher Hintergrund.....	7
1.2.1	Lärmermittlung und Auslösewerte.....	8
1.2.2	Inhalte der Lärmkarten.....	9
1.2.3	Inhalte der Lärmaktionspläne.....	10
1.2.4	Umsetzung der Lärmaktionspläne.....	10
1.3.	Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 1. Stufe.....	11
1.4.	Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 2. Stufe.....	12
1.5.	Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 3. Runde.....	12
1.6.	Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 4. Runde.....	13
1.6.1	Anwendung der neuen Berechnungsmethode CNOSSOS-DE.....	13
2.	Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen.....	16
2.1.	Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen.....	16
2.1.1	A 3.....	17
2.1.2	A 59.....	19
2.1.3	B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße).....	21
2.1.4	B 8 (Brinkstraße).....	22
2.1.5	L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße).....	24
2.1.6	L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße).....	25
2.1.7	L 396 (Heerstraße).....	26
2.1.8	L 462 (Ziegelstraße / Gärtnerstraße / Bergerstraße).....	27
2.2.	Haupteisenbahnstrecken.....	28
2.2.1	Eisenbahnstrecke 2270.....	29
2.2.2	Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken.....	30
3.	Bewertung der Lärmsituation insgesamt.....	32
4.	Besondere Problemlagen.....	35
4.1.	Bestimmung der besonders durch Lärm betroffenen Bereiche.....	35
4.2.	Problemlagen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden.....	42
5.	Lärm durch andere Quellen.....	43
5.1.	Straßen abseits von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen.....	43
5.2.	Gewerbe- und Industrielärm.....	43



## Einführung und Überblick

5.3.	Lebensäußerungen durch Kinder und Jugendliche .....	44
5.4.	Lärm an Freizeitanlagen und Sportlärm .....	44
5.5.	Nachbarschaftslärm .....	44
6.	Ruhige Gebiete .....	45
6.1.	Gesetzliche Rahmenbedingungen .....	45
6.2.	Identifizierung ruhiger Gebiete .....	45
6.2.1	Gebiete, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als Orte genannt wurden, die zur Erholung von Lärm genutzt werden .....	51
6.3.	Festlegung ruhiger Gebiete.....	51
6.3.1	Ruhige Gebiete .....	54
6.3.2	Relativ ruhige Gebiete.....	61
7.	Maßnahmen.....	78
7.1.	Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm .....	79
7.2.	Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms .....	85
7.3.	Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen .....	89
7.4.	Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen.....	93
7.5.	Einfluss der Maßnahmen auf die ermittelten Problembereiche.....	95
7.6.	Maßnahmen für ruhige Gebiete .....	97
7.7.	Maßnahmen zu den aus der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Problemlagen.....	102
7.8.	Sonstige Maßnahmen .....	102
7.9.	Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken.....	102
7.10.	Zusammenfassung der Maßnahmen.....	103
8.	Fazit.....	108
9.	Abkürzungsverzeichnis .....	109
10.	Quellenverzeichnis.....	112
11.	Anlagen.....	118
11.1.	Anlage 1 – Ergebnisse der Lärmkartierung .....	118
11.2.	Anlage 2 – Isophonenbögen .....	120
11.2.1	A 3 – 24h-Pegel .....	121
11.2.2	A 3 - Nachtpegel .....	122
11.2.3	A 59 – 24h-Pegel .....	123
11.2.4	A 59 – Nachtpegel .....	124
11.2.5	B 8 (Brinkstraße) – 24-h-Pegel.....	125
11.2.6	B 8 (Brinkstraße) - Nachtpegel.....	126





11.2.7	B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) – 24h-Pegel.....	127
11.2.8	B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) - Nachtpegel.....	128
11.2.9	L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße) – 24-h-Pegel .....	129
11.2.10	L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße) - Nachtpegel .....	130
11.2.11	L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße) – 24-h-Pegel .....	131
11.2.12	L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße) – Nachtpegel.....	132
11.2.13	L 396 (Heerstraße) – 24-h-Pegel .....	133
11.2.14	L 396 (Heerstraße) – Nachtpegel.....	134
11.2.15	L 462 (Bergerstraße) – 24-h-Pegel .....	135
11.2.16	L 462 (Bergerstraße) – Nachtpegel.....	136
11.2.17	Eisenbahnstrecke 2270 – 24-h-Pegel .....	137
11.2.18	Eisenbahnstrecke 2270 – Nachtpegel.....	138
11.3.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen inkl. Synopse .....	139



## 1. EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

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

Die ermittelten Problemschwerpunkte werden in Kap. 4 zusammenfassend dargestellt.

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

### 1.1. Risikofaktor Lärm

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

- Reizbarkeit,
- Konzentrations- und Kommunikationsprobleme,
- Schlafstörungen,
- der teilweise oder vollständige Verlust der Hörfähigkeit sowie
- erhöhtes Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden<sup>1</sup>.

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

Schallereignisse werden dann als „Lärm“ bezeichnet, wenn sie eine bestimmte Lautstärke erreichen und so das Wohlbefinden stören. Das Hörempfinden von Menschen ist jedoch subjektiv: was der eine als angenehm wahrnimmt, kann für den anderen bereits eine Belästigung darstellen. Um objektive Werte zu erhalten, gibt es definierte Mess- und Berechnungsmethoden, die Schalldruck, Schallfrequenz und Dauer der Geräuscheinwirkung bestimmen und so vergleichen können<sup>2</sup>. Der sogenannte „Beurteilungspegel“ kann dann mit den gesetzlichen Immissionswerten (siehe Kap. 1.2) verglichen werden.

---

<sup>1</sup> siehe MULNV 2018a: 13, 14

<sup>2</sup> siehe MULNV 2018a: 9, 10



## 1.2. Rechtlicher Hintergrund

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

Die Lärmkarten und die Lärmaktionspläne sollen bei bedeutsamen Entwicklungen und müssen spätestens alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden. Aktuell müssen somit die Lärmaktionspläne der 4. Runde erarbeitet werden. Die Zuständigkeiten für die Erstellung der Lärmkarten und –aktionspläne haben sich im Laufe der Zeit verändert, die folgende Tabelle (siehe Tab. 1) gibt hierzu eine Übersicht:

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

Stufe / Runde <sup>3</sup>	Lärmquelle	Durchführung der Lärmkartierung	Zuständig für den Lärmaktionsplan
1 + 2	Straße	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV)	Stadt Dinslaken
	Schiene	Eisenbahnbundesamt (EBA)	Stadt Dinslaken
3 + 4	Straße	LANUV	Stadt Dinslaken
	Schiene	EBA	EBA

Die Straßenlärmkarten für die aktuelle 4. Runde der Lärmaktionsplanung sind also durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) erstellt worden<sup>4</sup>, die Stadt Dinslaken hatte hier im Vorfeld Einsicht in die Eingangsdaten und konnte somit einige Ungenauigkeiten oder Fehler korrigieren bzw. Daten ergänzen. Für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes auf Basis der Kartierungsergebnisse ist die Stadt Dinslaken zuständig. Im Bereich des Schienenverkehrslärms ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) sowohl für die Kartierung als auch den Lärmaktionsplan (siehe auch Kap. 2.2.2) verantwortlich.

<sup>3</sup> Da hinsichtlich der Kartierungsschwellenwerte mit der 2. Stufe zugleich die Endstufe der Umgebungslärmrichtlinie in geltender Fassung erreicht ist, wird seit dem dritten Überprüfungszyklus von "Runde" statt "Stufe" gesprochen.

<sup>4</sup> Die Lärmkarten sind auf der Internetseite zum Umgebungslärm in NRW ([www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de)) einzusehen.



Hierbei ist im Detail zu beachten, dass sich die Zuständigkeiten im Gegensatz zur dritten Runde nicht geändert haben, das anzuwendende Rechenverfahren aber deutlich. Hierauf wird in Kapitel 1.6.1 vertieft eingegangen.

Nach aktueller Rechtsprechung der EU müssen in der vierten Runde der Lärmaktionsplanung nun alle Kommunen, bei denen eine Lärmkartierung vorgenommen werden musste (siehe Kap. 1.6) auch einen Lärmaktionsplan aufstellen. Da die Stadt Dinslaken bereits in den bisherigen Stufen und Runden ebenfalls einen Plan aufstellen musste, ergeben sich hier keine Änderungen.

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

### 1.2.1 Lärmermittlung und Auslösewerte

In der Umgebungslärmrichtlinie wird der Lärm nach drei Lärmindizes erfasst:

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

Aus diesen Werten ist ein Index für den gesamten Tag –  $L_{\text{den}}$  („den“ steht dabei für „day, evening, night“, siehe oben) – zu berechnen. In den Lärmkarten müssen der  $L_{\text{den}}$  und der  $L_{\text{night}}$  für jede Lärmart getrennt dargestellt werden. Berechnet und in den Karten dargestellt werden die Schalldruckpegel, die von den jeweiligen Emittenten ausgehen. Die Schalldruckpegel werden jeweils in der Maßeinheit Dezibel (A) - dB(A) - angegeben. Dieses Maß berücksichtigt das Lautstärkeempfinden des menschlichen Gehörs. Da Geräusche über einen bestimmten Zeitraum unterschiedlich stark sind, kommt ein sogenannter Mittelungspegel zum Einsatz, also ein zeitlicher Mittelwert des Geräuschpegels<sup>5</sup>.

Im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenz- oder Richtwerte festgelegt. Gesundheitliche Beeinträchtigungen (siehe Kap.1.1) sind allerdings bereits bei geringer Lärmbelastung feststellbar.

Um einen umfassenden Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu gewährleisten, orientiert sich die Stadt Dinslaken im Rahmen der Lärmaktionsplanung daher an den Untergrenzen der durch die Lärmkartierung erfassten Bereiche (siehe Kap. 1.2.2), d.h. an den Werten 55 dB(A) für  $L_{\text{DEN}}$  und 50 dB(A) für  $L_{\text{night}}$  zur Beurteilung bzw. Einordnung von Problemlagen (siehe Kap. 4) und zur Entwicklung von Maßnahmen (siehe Kap. 7).

---

<sup>5</sup> MUNLV 2008a: 12



### 1.2.2 Inhalte der Lärmkarten

Die Lärmkarten<sup>6</sup> stellen die Ergebnisse der Lärmberechnungen gemäß der Umgebungslärmrichtlinie rund um die Emissionsquellen dar. Gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 der 34. BImSchV müssen Lärmkarten die Bereiche mit Pegeln über  $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 50 \text{ dB(A)}$  ausweisen. Neben der graphischen Darstellung bestehen sie insbesondere aus

- tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der belasteten Menschen, Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung,
- einer allgemeinen Beschreibung der Hauptlärmquellen,
- Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme,
- einer Beschreibung der Umgebung sowie
- Angaben über die zuständigen Behörden für die Lärmkartierung.

Das LANUV veröffentlicht die ermittelten Daten über eine Website<sup>7</sup>. Hier sind sowohl die grafischen Darstellungen der Auslösewertüberschreitungen wie auch die anderen Daten einsehbar. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind zudem als Anlage 1 Bestandteil dieses Lärmaktionsplans (siehe Seite 118).

Legende Straßenverkehr 24 h  $L_{den}$

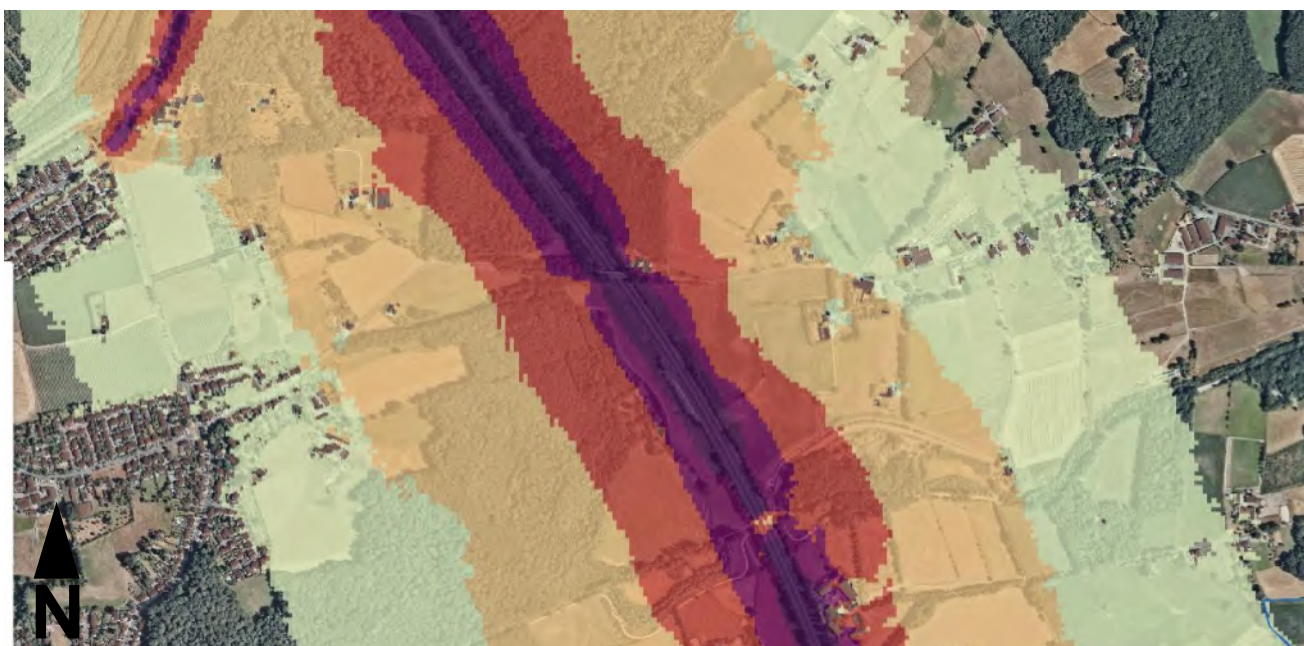
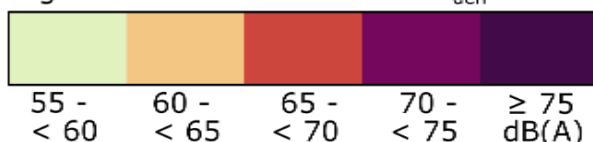


Abb. 1: Beispiel für die Lärmkartierung an der Autobahn A 3; Darstellung der Isophonen der Tageswerte; ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

<sup>6</sup> Website Kartierung Umgebungslärm in NRW

<sup>7</sup> Website Kartierung Umgebungslärm in NRW



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

### 1.2.3 Inhalte der Lärmaktionspläne

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

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

### 1.2.4 Umsetzung der Lärmaktionspläne

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

Bei der Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Straßen mit dem höchsten Verkehrslärm zumeist die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sind. Diese Straßen befinden sich in der Regel nicht im Eigentum der Stadt (so auch in Dinslaken), sondern gehören dem Bund oder dem Land NRW. Die jeweils zuständigen Eigentümer



der Straßen werden Straßenbaulastträger genannt. Daher sind die in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen entlang der Hauptverkehrsstraßen in jedem Fall durch die Kommune mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen. Die Straßenverkehrsbehörden treffen letztendlich die Entscheidung, ob und welche Maßnahmen rechtlich möglich und realisierbar sind. Dabei richtet sich die Entscheidung nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ sowie nach der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19)“. Die Kriterien zur Bewertung der Lärmsituation nach diesen Richtlinien sind nicht unbedingt mit denen der Lärmaktionsplanung vergleichbar, u. a. unterscheidet sich die Lärmberechnung gemäß RLS 19 von der Berechnungsmethode nach BUB (siehe Kap. 1.2.2) in den Lärmkarten. Somit können sich hier verschiedene Ergebnisse und verschiedene Betroffenenzahlen ergeben. Aus der Bewertung können sich zudem auch Gründe gegen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ergeben. Grundsätzlich sind Lärminderungsmaßnahmen für den Straßenbaulastträger nur eine freiwillige Leistung.

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

Zur Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken sei auf Kapitel 2.2.2 verwiesen.

### 1.3. Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 1. Stufe

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

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

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



Der Plan<sup>8</sup> wurde durch den Stadtrat am 13.07.2010 beschlossen. Daraus sind Maßnahmen zur Herabsetzung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Austausch von Fahrbahnoberflächen umgesetzt worden (siehe auch Kap. 7).

### 1.4. Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 2. Stufe

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

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

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

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

Der Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Hauptverkehrsstraßen<sup>9</sup> ist am 24.03.2015 im Stadtrat beraten und beschlossen worden. Die enthaltenen Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt (siehe auch Kap. 7).

### 1.5. Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 3. Runde

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

Der Öffentlichkeit wurde die Möglichkeit der Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung der dritten Runde ermöglicht. Hierzu stand der Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 19.05.2021 bis 30.06.2021 auf der Webseite der Stadt Dinslaken zur Einsicht zur Verfügung. Es bestand bis einschließlich 07.07.2021 die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf abzugeben. Im Rahmen der Beteili-

---

<sup>8</sup> Stadt Dinslaken 2010

<sup>9</sup> Stadt Dinslaken 2014





gung wurden sieben Stellungnahmen von Bürger\*innen der Stadt Dinslaken sowie dreizehn Stellungnahmen von Träger\*innen öffentlicher Belange abgegeben. Die Hinweise wurden im Rahmen der Synopse bewertet und ggf. in den Lärmaktionsplan eingearbeitet. Der damit fertiggestellte Lärmaktionsplan wurde am 05.10.2021 durch den Rat der Stadt beschlossen und am 11.10.2021 per Veröffentlichung im Amtsblatt bekannt gemacht.

## 1.6. Lärmaktionsplanung in Dinslaken – 4. Runde

Auch für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung muss für alle klassifizierte Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr (das entspricht ca. 8.200 Fahrzeugen am Tag<sup>10</sup>) eine Lärmkartierung vorgenommen und ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden. Dies betrifft in der Stadt Dinslaken folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte:

- A 3 (Südgrenze Stadtgebiet – Nordgrenze Stadtgebiet),
- A 59 (am Südrand des Stadtgebietes),
- B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße),
- B 8 (Brinkstraße),
- L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße),
- L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße),
- L 396 (Heerstraße) und
- L 462 (Ziegelstraße (zwischen Augustastr./Hünxer Str. (L 1) und Hanielstr./Gärtnerstr.) sowie Bergerstraße (zwischen Ober-Lohberg-Allee und A 3)).

Hierbei ergibt sich im Vergleich zur dritten Runde der Lärmaktionsplanung, dass der Abschnitt der Gärtner- bzw. Bergerstraße zwischen der Kreuzung Hanielstr./Ziegelstr. (L 4) und der Kreuzung Ober-Lohberg-Allee nicht mehr betrachtet werden muss. Hier haben sich - vermutlich durch die stärkere Nutzung der Ober-Lohberg-Allee - die Verkehrsmengen so reduziert, dass die Schwelle von 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr nicht mehr überschritten wird.

Auch dieser Lärmaktionsplan wird zunächst als Entwurf veröffentlicht, damit Bürger\*innen und Träger\*innen öffentlicher Belange die Möglichkeit haben, Stellung zu nehmen. Die eingehenden Stellungnahmen, Anregungen und Fragen werden dann im Rahmen einer Synopse bewertet und ggf. in den Lärmaktionsplan integriert. Der überarbeitete Plan wird inklusive der Synopse dann dem Rat der Stadt Dinslaken zum Beschluss vorgelegt. Dies wird für die Sitzung im Dezember 2024 angestrebt.

Neben den Hinweisen auf die zu betrachtenden Straßen(-abschnitte) und das begleitende Verfahren der Aufstellung des Planes der vierten Runde ist an dieser Stelle wichtig, auf die geänderten Rahmenbedingungen im Vergleich zur Lärmaktionsplanung der dritten Runden einzugehen.

### 1.6.1 Anwendung der neuen Berechnungsmethode CNOSSOS-DE

Durch die Implementierung der neuen Berechnungsmethode CNOSSOS-DE gilt für den Straßenverkehrslärm die Berechnungsmethode BUB als das rechtmäßig für die Lärmaktionsplanung anzuwendende Verfahren. Hierdurch haben sich folgende Änderungen ergeben:

<sup>10</sup> ausschlaggebend sind hier die Daten aus 2021



## Einführung und Überblick

- Die Schallausbreitungsberechnung für alle Schallquellen ist nun für die acht Oktavbänder mit einer Mittelfrequenz von 63 Hz bis 8 kHz vorzunehmen, die Ergebnisse werden in einem A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel aufsummiert.
- Es werden 2 verschiedene Wetterlagen berechnet.
- Es gibt geänderte Parameter bei der Schallausbreitungsberechnung, hierdurch entstehen höhere Pegel im Fernbereich in den unteren Pegelklassen.
- Schwere LKW erhalten einen höheren Emissionsansatz, dies führt zu höheren Pegeln im Nahbereich bei Straßen(-abschnitten) mit einem hohen Anteil an schweren LKW.
- Es werden Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen einbezogen.
- Bei dichter Straßenrandbebauung wird keine Mehrfachreflexionen mehr angewandt, hierdurch sinken die Pegel im Nahbereich in den oberen Pegelklassen (je nach Dichte der Straßenrandbebauung).<sup>11</sup>

Ebenso gibt es Änderungen bei den Grenzen der verschiedenen Pegelklassen. Hier wird nun die Rundung der Pegelwerte auf ganze Zahlen berücksichtigt und die Pegelklassen um 0,5 dB(A) nach unten verschoben. Die Pegelklassen werden zudem in anderen Farben im Vergleich zum LAP III dargestellt. Die folgende Tabelle stellt die Änderungen im Einzelnen dar:

Pegel- klasse	Pegelwerte		Farbdarstellung	
	Runde 3	Runde 4	Runde 3	Runde 4
1	-95 bis 50 dB(A)	-95 bis 49,9999 dB(A)		
2	> 50, <= 55 dB(A)	49,9999001 bis 54,49999 dB(A)		
3	> 55, <= 60 dB(A)	54,49999001 bis 59,49999 dB(A)		
4	> 60, <= 65 dB(A)	59,49999001 bis 64,49999 dB(A)		
5	> 65, <= 70 dB(A)	64,49999001 bis 69,49999 dB(A)		
6	> 70, <= 75 dB(A)	69,49999001 bis 74,49999 dB(A)		
7	> 75 dB(A)	74,49999001 bis 110 dB(A)		

Tab. 2: Darstellung der unterschiedlichen Pegelwerte und Farbdarstellungen der dritten und vierten Runde der Lärmaktionsplanung im Vergleich<sup>12</sup>

Auch bei der Ermittlung der Betroffenenzahlen haben sich Änderungen ergeben. Zur Ermittlung der Betroffenenzahlen wurden in der dritten Runde der LAP die Einwohnenden eines Hauses rechnerisch gleichmäßig auf die Fassadenpunkte rund um das Haus verteilt. In der vierten Runde werden alle Einwohnenden nur auf die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte verteilt.

<sup>11</sup> vgl. Reichert 2023

<sup>12</sup> eigene Darstellung auf der Basis von Reichert 2023



Durch diese Vielzahl an verschiedenen Neuerungen ist kein Vergleich zwischen den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung der dritten Runde und derjenigen der vierten Runde mehr möglich. Alleine durch die unterschiedliche Ermittlung der Betroffenzahlen erhöhen sich die Betroffenzahlen um bis zu 100% in den unteren und um bis zu 500% in den oberen Pegelklassen (siehe auch Kap. 3). Somit ist erst wieder bei der fünften Runde der Lärmaktionsplanung ein Vergleich zur vorherigen Runde (sprich: diesem Lärmaktionsplan) möglich.



## 2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER LÄRMQUELLEN

In diesem Kapitel werden zunächst die für die Stadt Dinslaken relevanten Bereiche für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung beschrieben. Nach einer gesamtstädtischen Betrachtung und Bewertung werden einzelne Problembereiche ermittelt und dargestellt sowie der Umgang mit anderen Lärmquellen beschrieben.

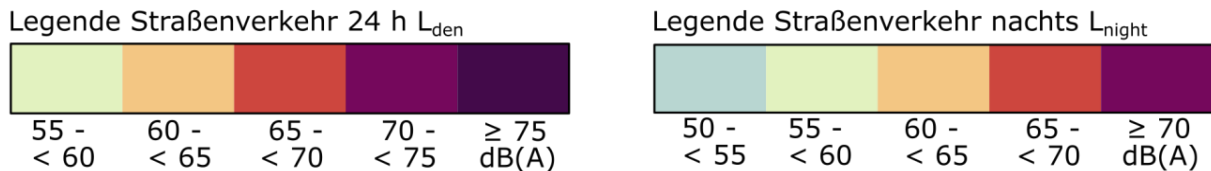


Abb. 2: Legenden der Lärmkarten für die Tageswerte (Lärmindex  $L_{den}$ ) und Nachtwerte (Lärmindex  $L_{night}$ ) (eigene Darstellung)

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

### 2.1. Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen

Im Gegensatz zu den Lärmaktionsplänen der Stufe 2 und der Runde 3 ergibt sich bei den zu betrachtenden Straßen eine Änderung (siehe auch 1.6): Der südwestliche Teil der Bergerstraße (L 462) ist durch Unterschreitung der Schwelle von ca. 8.000 Fahrzeugen am Tag (siehe 1.2.2) nicht mehr lärmaktionsplanungsrelevant. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Kapitel 7.2.

In Dinslaken müssen somit im Lärmaktionsplan der Runde 4 die Straßen bzw. Straßenabschnitte

- A 3 (Südgrenze Stadtgebiet – Nordgrenze Stadtgebiet),
- A 59 (am Südrand des Stadtgebietes),
- B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße),
- B 8 (Brinkstraße),
- L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße),
- L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße),
- L 396 (Heerstraße) und
- L 462 (Ziegelstraße (zwischen Augustastr./Hünxer Str. (L 1) und Hanielstr./Gärtnerstr.) sowie Bergerstraße (zwischen Ober-Lohberg-Allee und A 3)).

berücksichtigt werden (siehe auch Abb. 3).



Der Abschnitt der Ziegelstraße zwischen den Kreuzungen L 1 (Hünxer Straße) und Hanielstraße / Gärtnerstraße ist hierbei sowohl Teil der L 4 als auch der L 462. Zu einer besseren Übersichtlichkeit

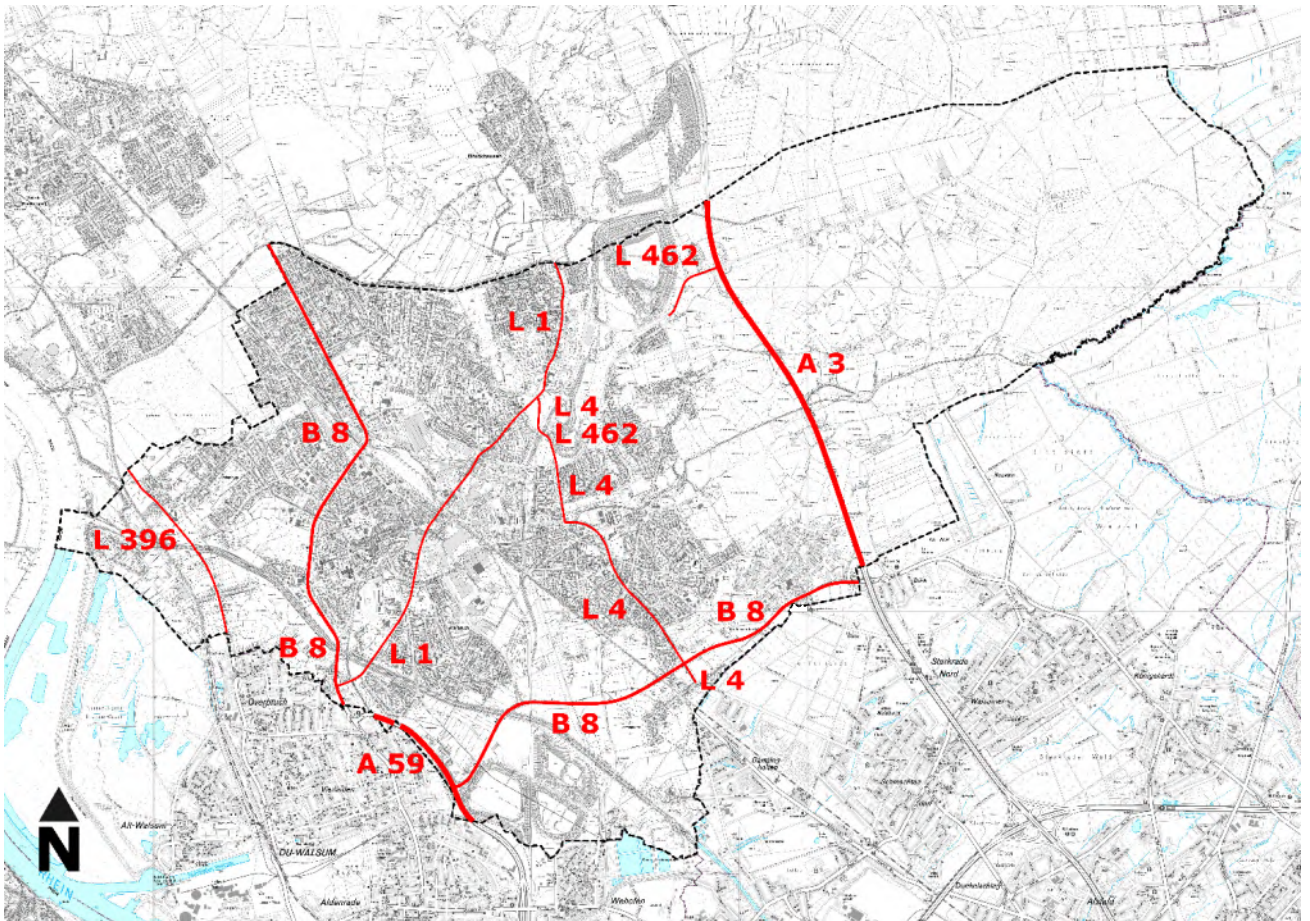


Abb. 3: Für die Lärmaktionsplanung der 3. Phase relevante Straßen bzw. Straßenabschnitte; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel und © Regionalverband)

und aufgrund des räumlichen Zusammenhangs wird der Abschnitt in diesem LAP jedoch nur unter der Bezeichnung L 4 mitbetrachtet.

Die relevanten Straßen und Straßenabschnitte werden im Folgenden im Detail beschrieben.

### 2.1.1 A 3

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





Die A 3 hat auf Dinslakener Stadtgebiet eine Verkehrsbelastung von ca. 50.000-54.000 (je nach Abschnitt) Fahrzeugen am Tag (DTV 2021)<sup>13</sup>. Dementsprechend weitreichend zeigen sich bei Betrachtung der Lärmkarte auch die Isophonen, d.h. der Lärm wirkt sich auf einen relativ großen Bereich aus (siehe Abb. 4).

Die A 3 ist nicht direkt angebaut, die anliegenden Flächen sind überwiegend Flächen für die Land- oder Forstwirtschaft<sup>14</sup>. Eine Ausnahme stellen hier Teilflächen des Gewerbegebiets Süd dar. Trotz

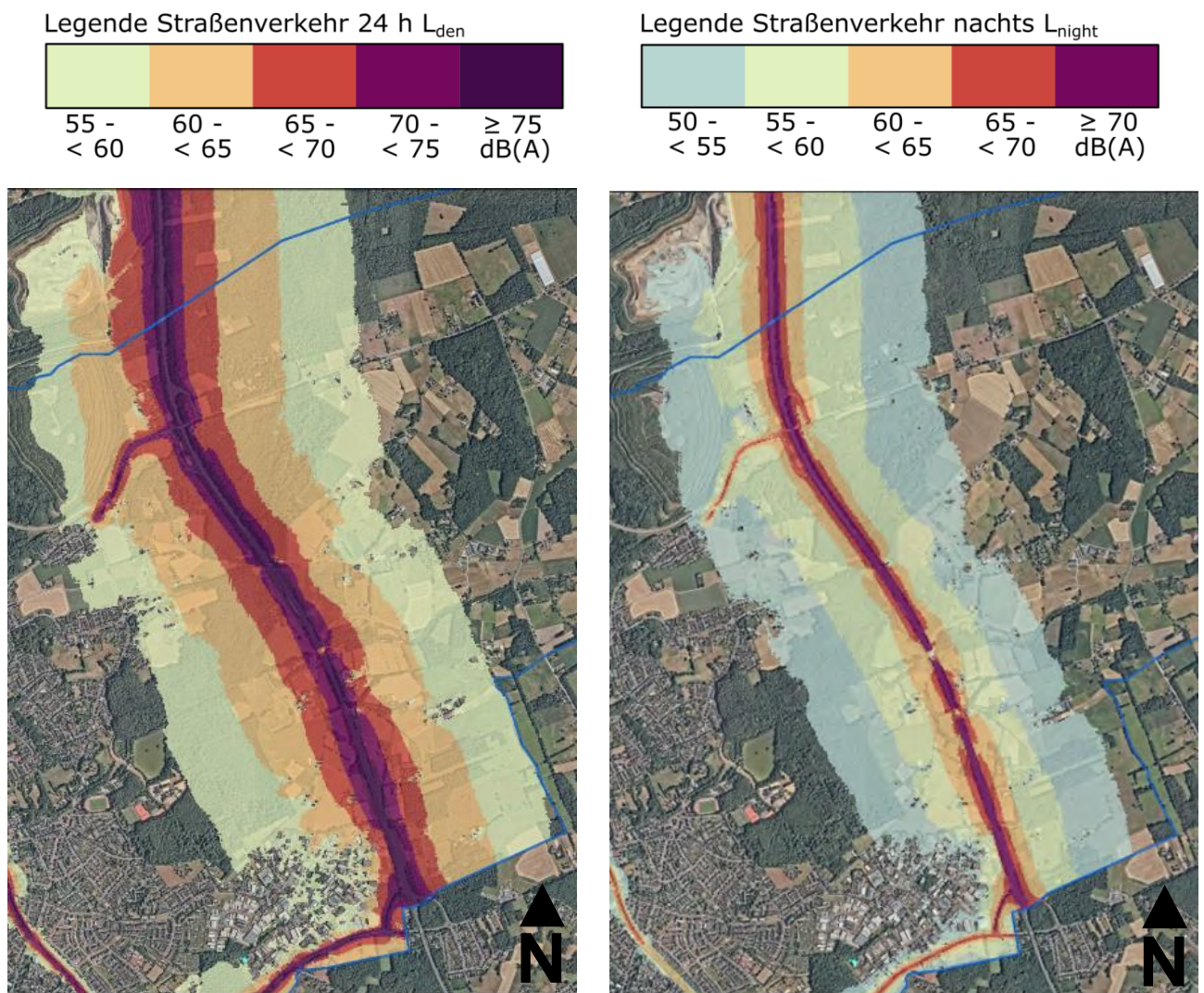


Abb. 4: Darstellung der Isophonen entlang der A 3 für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ) und der Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

der großen von hohen Schalldruckpegeln betroffenen Flächen ist hier nur eine vergleichsweise geringe Anzahl der Wohnbevölkerung betroffen. Hier ist vor allem die Siedlung an der Steinbrinkstraße zu nennen, welche sich relativ nah an der Autobahn an der nördlichen Stadtgrenze befindet (siehe Kap. 4). Aber auch Teile der Siedlung Bergerfeld/Bergerhöhe, Teile des weiteren Stadtteils Oberlohberg sowie diverse Einzelwohnlagen östlich der A 3 sind von Lärm der A 3 betroffen.

<sup>13</sup> Webseite Straßeninformationsbank

<sup>14</sup> Stadt Dinslaken 1980





2.1.2 A 59

Die Bundesautobahn 59 besteht aus drei unterbrochenen Autobahn-Abschnitten in Nordrhein-Westfalen. Der nördliche Teilabschnitt der A 59 beginnt südwestlich von Dinslaken und führt bis zum Autobahnkreuz Duisburg-Süd und bietet somit Anbindungen an die Autobahnen 40, 42 und 524. Die Stadt Dinslaken wird von der A 59 im Südwesten tangiert, zum Teil verläuft sie auf der Stadtgrenze zu Duisburg (siehe Abb. 3). Die A 59 hat eine Ausfahrt auf Dinslakener Stadtgebiet (Dinslaken-Hiesfeld; Anschluss an die B 8 (Brinkstraße) (siehe Kap. 2.1.4)) sowie eine Ausfahrt in der Nähe der

Legende Straßenverkehr 24 h  $L_{den}$

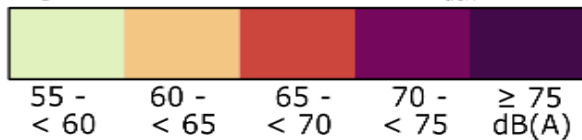


Abb. 5: Darstellung der Isophonen entlang der A 59 für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

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





## Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

Die A 59 hat in dem Bereich des Dinslakener Stadtgebietes eine Verkehrsbelastung von ca. 30.000-45.000 (je nach Abschnitt) Fahrzeugen am Tag (DTV 2021)<sup>15</sup>. Durch die Schallschutzeinrichtungen, die im Zuge des Baus des Anschlusses an die Stadt Dinslaken errichtet worden sind, wird der Lärm relativ gut abgeschirmt (siehe Abb. 5 und Abb. 6, z.B. im Vergleich zur angrenzenden B8 (Brinkstraße)).

Legende Straßenverkehr nachts  $L_{night}$

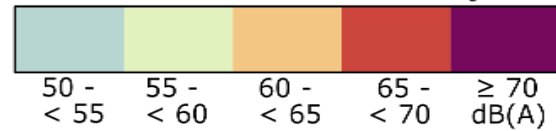


Abb. 6: Darstellung der Isophonen entlang der A 59 für den Schalldruckpegel der Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Die Autobahn selbst ist nicht angebaut. Im angrenzenden Bereich liegen auf Dinslakener Stadtgebiet Flächen der Deponie Wehofen, landwirtschaftliche Flächen sowie Teile der Wohngebiete an der Bruchstraße und Fuchsstraße, welche zwischen Autobahn und Emscher liegen. Hier ist nur ein vergleichsweise geringer Teil der Bevölkerung von den Schallimmissionen betroffen.

<sup>15</sup> siehe Webseite Straßeninformationsbank

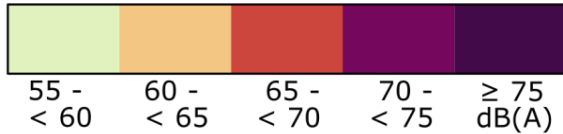




### 2.1.3 B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße)

Die Bundesstraße 8 beginnt an der niederländischen Grenze bei Emmerich am Rhein, durchquert Deutschland im Wesentlichen parallel zur A 3 von Nordwesten nach Südosten und endet in Passau. Auf Dinslakener Stadtgebiet führt die Straße von der Stadtgrenze Voerde im Norden zur Stadtgrenze Duisburg im Süden (dort unmittelbar nach Stadtwechsel mit Anschluss an die A 59 (siehe Kap. 2.1.2)) und verläuft dabei im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung (siehe Abb. 3). Sie überquert dabei

Legende Straßenverkehr 24 h  $L_{den}$



Legende Straßenverkehr nachts  $L_{night}$

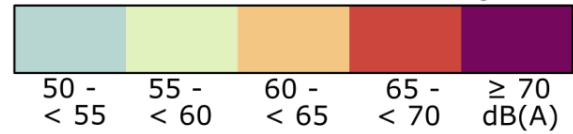


Abb. 7: Darstellung der Isophonen entlang der B 8 (Weseler Str. / Willy-Brandt-Str.) für den Schall-druckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ) und Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Um-gebungslärm in NRW)



## Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

sowohl den Lohberger Entwässerungsgraben wie auch den Rotbach und die Emscher. Die B 8 wird wiederum von der Eisenbahnlinie 2270 (siehe Kap. 2.2) überquert. Sie besitzt zahlreiche Anschlüsse an das Dinslakener Straßennetz, unter anderem an die L 1 (siehe Kap. 2.1.5) und die Kreisstraße 17 nach Voerde. Sie erfüllt eine überörtliche Verbindungsfunktion für Durchgangsverkehre (aus Dinslaken / A 59 bis Wesel). Aufgrund der Kooperation des Lippehafens (Wesel) mit dem Duisburger Hafen sowie durch Verkehre aus dem Gewerbe- und Industriebereich „Lippemündungsraum“ zur A 59 hat die B 8 eine hohe überregionale Verkehrsbedeutung.

Die B 8 hat im nördlichen Bereich der Stadt eine Verkehrsbelastung von ca. 16.000 Fahrzeugen am Tag (DTV 2021), im Süden (Richtung Duisburg) eine Belastung von ca. 30.000 Fahrzeugen am Tag. Der hier erzeugte Schall konzentriert sich durch die dichte Bebauung größtenteils auf die unmittelbar an die Straße angrenzenden Bereiche (siehe Abb. 7).

Angrenzend an die B 8 gibt es neben kleinen Gewerbegebieten, großen Grünflächen (Parkfriedhof, Volkspark; siehe auch Kap. 6), einer Berufsschule, einer Grundschule, einem Krankenhaus und einem Altenheim sehr viele dichtbesiedelte Bereiche, vor allem nördlich der Bahnstrecke und südlich der Emscher, die von Schallimmissionen betroffen sind.

### 2.1.4 B 8 (Brinkstraße)

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

Die B8 hat im mittleren Bereich eine Verkehrsbelastung von ca. 12.000 Fahrzeugen am Tag (DTV 2021), diese nimmt Richtung Westen zur A 59 auf ca. 16.000 Fahrzeuge am Tag (DTV 2021) zu und Richtung Osten zur A 3 auf ca. 9.000 Fahrzeuge am Tag (DTV 2021) ab<sup>16</sup>. Der Schall breitet sich größtenteils relativ frei und damit weit aus. Eine Ausnahme stellt der Bereich an der Sterkrader Straße dar, wo es durch die Tieflage der Straße eine Einschränkung der Schallausbreitung gibt (siehe Abb. 9 und Abb. 8).

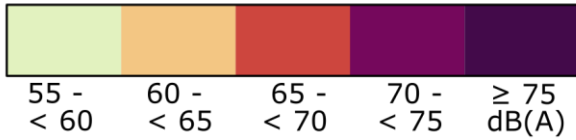
---

<sup>16</sup> siehe Webseite Straßeninformationsbank





Legende Straßenverkehr 24 h  $L_{den}$



Legende Straßenverkehr nachts  $L_{night}$

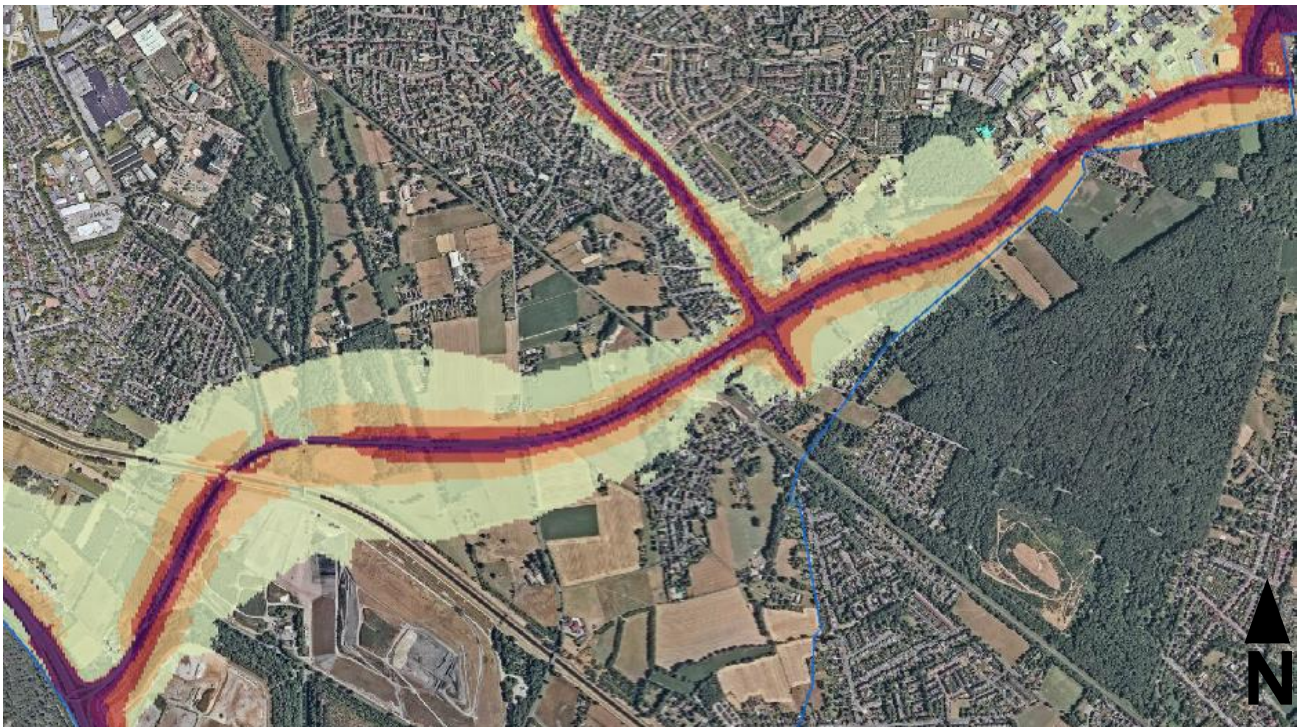
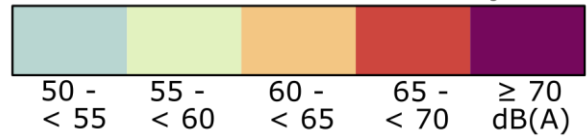


Abb. 9: Darstellung der Isophonen entlang der B 8 (Brinkstr.) für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

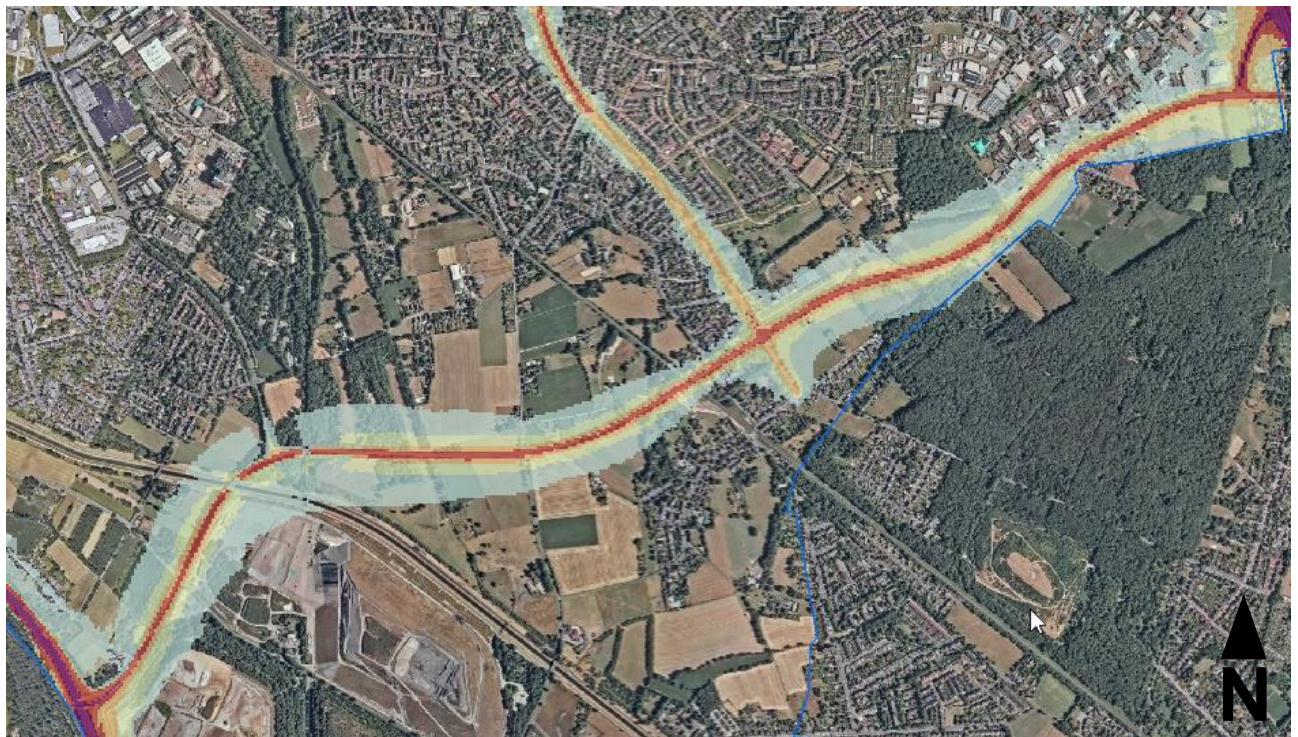


Abb. 8: Darstellung der Isophonen entlang der B 8 (Brinkstr.) für den Schalldruckpegel der Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)





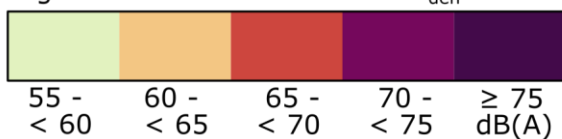
## Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

Die B 8 ist in weiten Teilen anbaufrei, die Umgebung ist geprägt durch große landwirtschaftliche Flächen. Eine Ausnahme stellen die Deponie Wehofen im Westen, das Gewerbegebiet Süd im Osten sowie Wohngebiete südlich des Gewerbegebietes Süd und im Bereich der Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke dar. In letzterem kommt es gleichzeitig zu einer Belastung der Bevölkerung durch Schallimmissionen durch die Eisenbahnstrecke (siehe Kap. 2.2.1) sowie die L 4 (siehe Kap. 2.1.6).

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

Die Landesstraße 1 führt von Hamminkeln über Hünxe nach Dinslaken und hier von der Stadtgrenze zu Hünxe im Norden bis zur Kreuzung mit der B 8 (siehe Kap. 2.1.3) im Süden (siehe Abb. 3). Die L 1 überquert hierbei die Emscher und wird von zahlreichen Straßen und Wegen sowie der Schienentrasse der Straßenbahn gekreuzt. Sie wird von der Eisenbahnstrecke 2270 (siehe Kap. 2.2)

Legende Straßenverkehr 24 h  $L_{den}$



Legende Straßenverkehr nachts  $L_{night}$

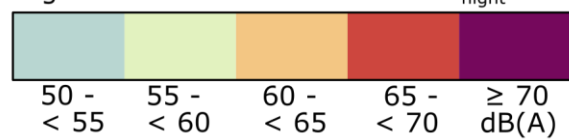


Abb. 10: Darstellung der Isophonen entlang der L 1 für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ) und Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)



überquert und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den nördlichen und den südlichen Stadtteilen Dinslakens dar. Zudem erfüllt sie mit der Anbindung an die B 8 im Süden der Stadt und damit in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle Dinslaken-West (A 59) die Funktion eines Autobahnzubringers.

Die Verkehrsbelastung der L 1 beträgt im südlichen Bereich ca. 10.000 Fahrzeuge pro Tag (DTV 2021), im nördlichen Bereich ca. 15.000 Fahrzeuge pro Tag (DTV 2021) und im Bereich der Innenstadt ca. 15.000 Fahrzeuge pro Tag (DTV 2021)<sup>17</sup>. Die Lärmbelastung beschränkt sich größtenteils auf die direkt an die Straße angrenzenden Gebäude (siehe Abb. 10).

Die L 1 tangiert die Innenstadt und durchquert die Stadtteile Averbruch, Blumenviertel und Lohberg sowie das Gewerbegebiet Mitte. Die angrenzenden Nutzungen sind im Streckenverlauf sehr vielfältig und reichen von Grünflächen über das Kerngebiet der Innenstadt und Wohnflächen bis hin zu Gewerbe- und Industriegebieten. Angrenzend findet sich zudem eine Berufsschule. Entlang der gesamten Strecke sind angrenzende Wohngebiete von einer Lärmbelastung betroffen.

#### 2.1.6 L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße)

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

Die L 4 hat im Bereich zwischen L 1 (siehe Kap. 2.1.5) und L 462 (siehe Kap. 2.1.8) eine Verkehrsbelastung von ca. 14.000 Fahrzeugen am Tag (DTV 2021), zwischen L 462 und der Kreuzung mit der Karl-Heinz-Klingen-Straße / Sterkrader Straße eine Belastung von ca. 12.000 Fahrzeugen am Tag (DTV 2021), zwischen der eben genannten Kreuzung und der Kreuzung mit der Hügelstraße eine Belastung von ca. 18.000 Fahrzeugen am Tag (DTV 2021) und im südlichen Bereich bis zur B 8 (Brinkstr.) (siehe Kap. 2.1.4) eine Belastung von ca. 12.000 Fahrzeugen am Tag (DTV 2021). Südlich der B 8 (Brinkstr.) sinkt die Belastung auf ca. 8.500 Fahrzeuge am Tag (DTV 2021)<sup>18</sup>. Die Ausbreitung des Schalls beschränkt sich größtenteils auf die direkt anliegenden bzw. angrenzenden Gebäude, in den nicht (oder weniger dicht) bebauten Bereichen im Norden und Süden sowie nordöstlich der Kreuzung Ziegelstraße / Karl-Heinz-Klingen-Straße / Sterkrader Straße / Oberhausener Straße kann sich der Schall freier ausbreiten (siehe Abb. 11).

<sup>17</sup> siehe Webseite Straßeninformationsbank

<sup>18</sup> Alle Werte entnommen aus dem Lärmberechnungstool ODEN des LANUV





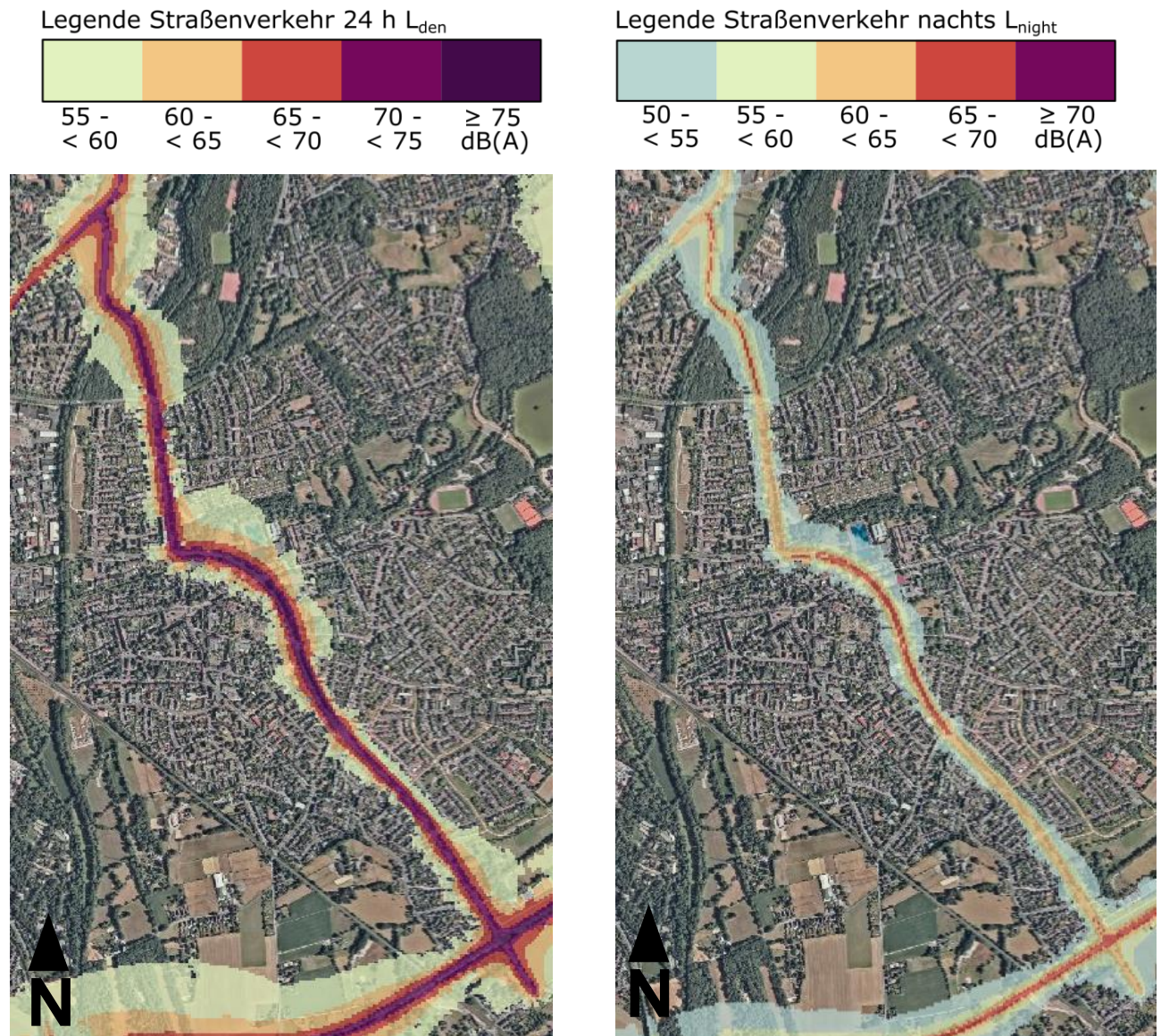


Abb. 11: Darstellung der Isophonen entlang der L 4 für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ) und Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Die an die L 4 angrenzenden Flächen sind durch sehr vielfältige Nutzungen geprägt: von Norden nach Süden betrachtet befinden sich entlang der Trasse land- und forstwirtschaftliche Flächen, Wohn- und Grünflächen, das Kerngebiet von Hiesfeld, weitere Wohnflächen sowie (zur B 8 hin) wieder landwirtschaftliche Flächen. Darüber hinaus befinden sich eine Schule und ein Kindergarten in unmittelbarer Nähe. Trotz eines Teil-Schutzes durch Schallschutzeinrichtungen im südlichen Bereich der L 4 sind hier diverse, teils auch sehr dicht besiedelte Wohnbereiche durch Schallimmissionen betroffen.

### 2.1.7 L 396 (Heerstraße)

Die Landesstraße 396 verbindet Voerde über Dinslaken mit Duisburg und verläuft auf Dinslakener Stadtgebiet im Westen der Stadt zwischen den Stadtgrenzen Voerde und Duisburg durch den Dinslakener Ortsteil Eppinghoven (siehe Abb. 3). Die L 396 überquert die Emscher und besitzt nur





vergleichsweise wenige Anschlüsse an das übrige Straßennetz. Hervorzuheben ist hier die Anbindung an die Konrad-Adenauer-Straße, welche wiederum als örtliche Hauptverkehrsstraße direkt in die Innenstadt Dinslakens führt. Die L 396 fungiert größtenteils als Verbindung nach Voerde und Duisburg bzw. auch als Durchgangsstraße für die Verbindung dieser beiden Städte untereinander.

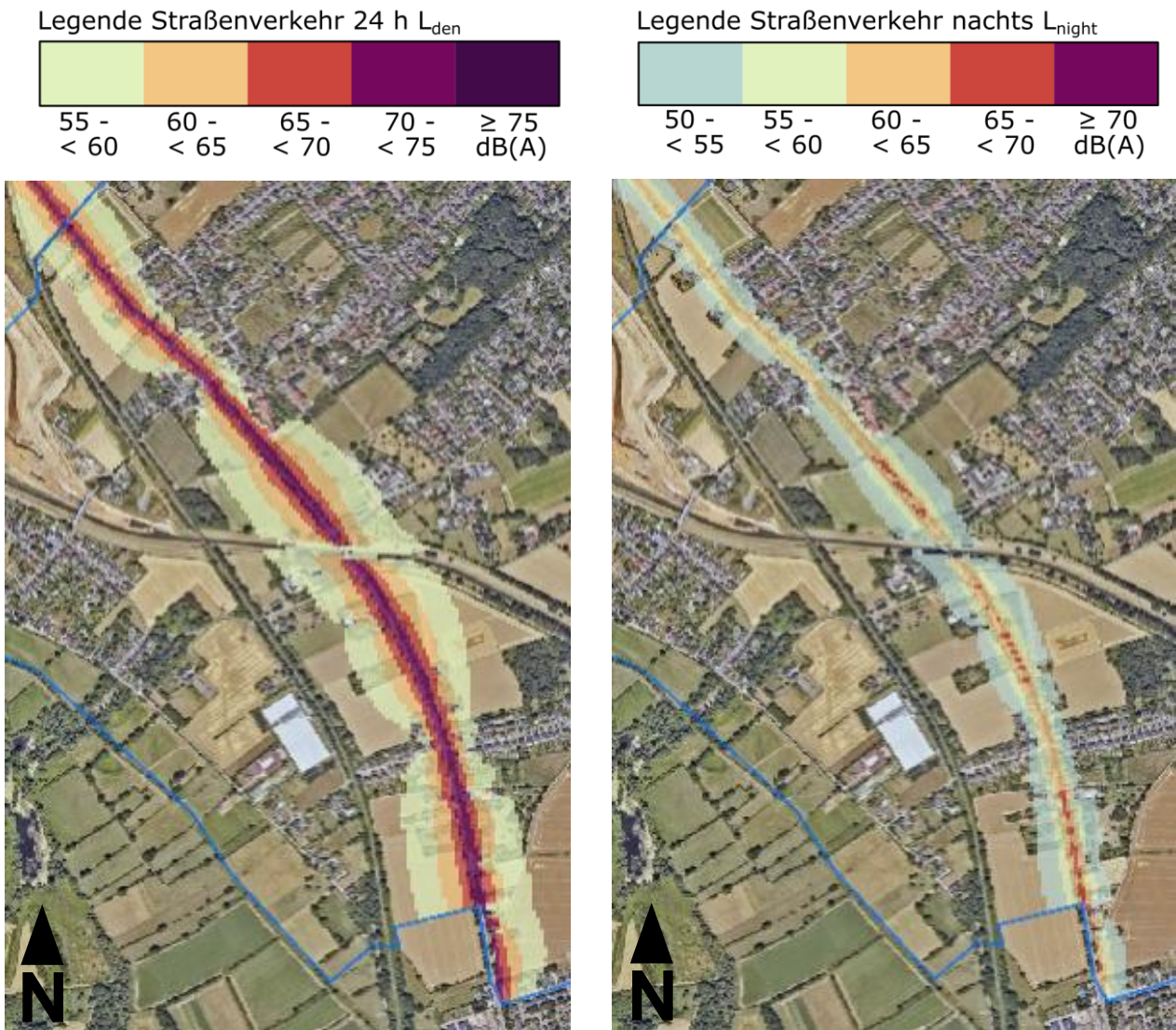


Abb. 12: Darstellung der Isophonen entlang der L 396 für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ) und Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Die L 396 hat eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Fahrzeugen (DTV 2021)<sup>19</sup>. Aufgrund der geringen Dichte der Bebauung breitet sich der Schall relativ frei aus (siehe Abb. 12).

Die Umgebung ist stark von landwirtschaftlichen Flächen geprägt, Ausnahmen bilden die im Nordosten liegenden Wohnflächen sowie die Siedlung entlang der Konrad-Adenauer-Straße. Darüber hinaus befinden sich eine Schule sowie ein Kindergarten in unmittelbarer Nähe.

#### 2.1.8 L 462 (Ziegelstraße / Gärtnerstraße / Bergerstraße)

Die Landesstraße 462 verbindet Dinslaken mit dem Bottroper Ortsteil Kirchhellen und verläuft in Dinslaken von der Kreuzung L 1 (Hünxer Straße) / Ziegelstraße / Augustastraße zunächst auf der

<sup>19</sup> siehe Webseite Straßeninformationsbank



## Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

gleichen Strecke wie die Landesstraße L 4 (siehe Kap. 2.1.6). Ab der Kreuzung Ziegelstraße / Hanielstraße / Gärtnerstraße führt die L 462 jedoch Richtung Osten bzw. Nordosten und verläuft dann nördlich des Hiesfelder Ortskerns über die Gärtnerstraße und die Bergerstraße bis zur Stadtgrenze mit Hünxe und dort dann Richtung Bottrop (siehe Abb. 3). Der für die Lärmaktionsplanung der vierten Runde relevante Abschnitt beschränkt sich jedoch auf den relativ kurzen Abschnitt der Bergerstraße zwischen der Ober-Lohberg-Allee und der A 3. Zu dem gemeinsam mit der L 4 verlaufenden Streckenabschnitt auf der Ziegelstraße sei auf Kap. 2.1.6 verwiesen, dieser wird hier nicht erneut behandelt.

Die L 462 hat im lärmaktionsplanungsrelevanten Abschnitt eine Verkehrsbelastung von ca. 10.000 Fahrzeugen am Tag (DTV 2021). Der Schall der L 462 wird massiv von demjenigen der A 3 (siehe Kap. 2.1.1) überlagert (siehe Abb. 13).

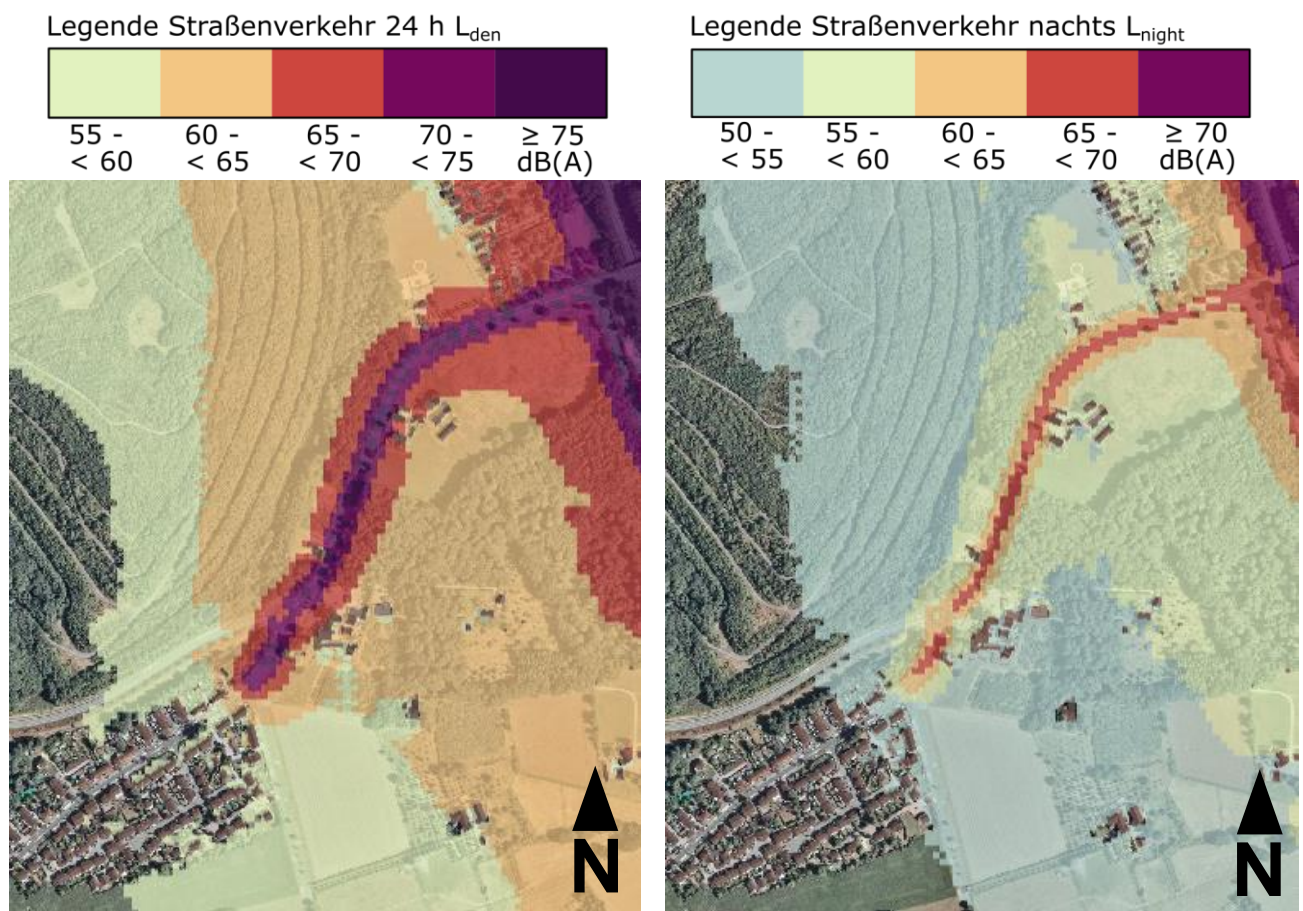


Abb. 13: Darstellung der Isophonen entlang der L 462 für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ) und Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

Angrenzend an den relevanten Abschnitt der L 462 finden sich zum überwiegenden Teil forst- und landwirtschaftliche Flächen, einzelne Wohngebäude entlang der Straße sowie Teile der Siedlung Bergerhöh / Bergerfeld bilden hier die Ausnahme.

## 2.2. Haupteisenbahnstrecken

In Dinslaken treffen die Kriterien für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken (siehe Kap. 1.2) für die Eisenbahnstrecke 2270 zu. Diese ist aufgrund der Verteilung der Zuständigkeiten





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

### 2.2.1 Eisenbahnstrecke 2270

Die Eisenbahnstrecke 2270 bildet einen Teil der transeuropäischen Eisenbahnstrecke von Rotterdam in den Niederlanden nach Genua in Italien. In Dinslaken verläuft sie von der Stadtgrenze Vorde quer durch das Stadtgebiet zur Stadtgrenze zu Oberhausen. Sie durchschneidet dabei die Ortsteile Hagenviertel / Bruch und Hiesfeld und tangiert hierbei die Innenstadt, angrenzend finden sich Wohngebiete, Kerngebiete, Gewerbegebiete, Industriegebiete und landwirtschaftliche Flächen.

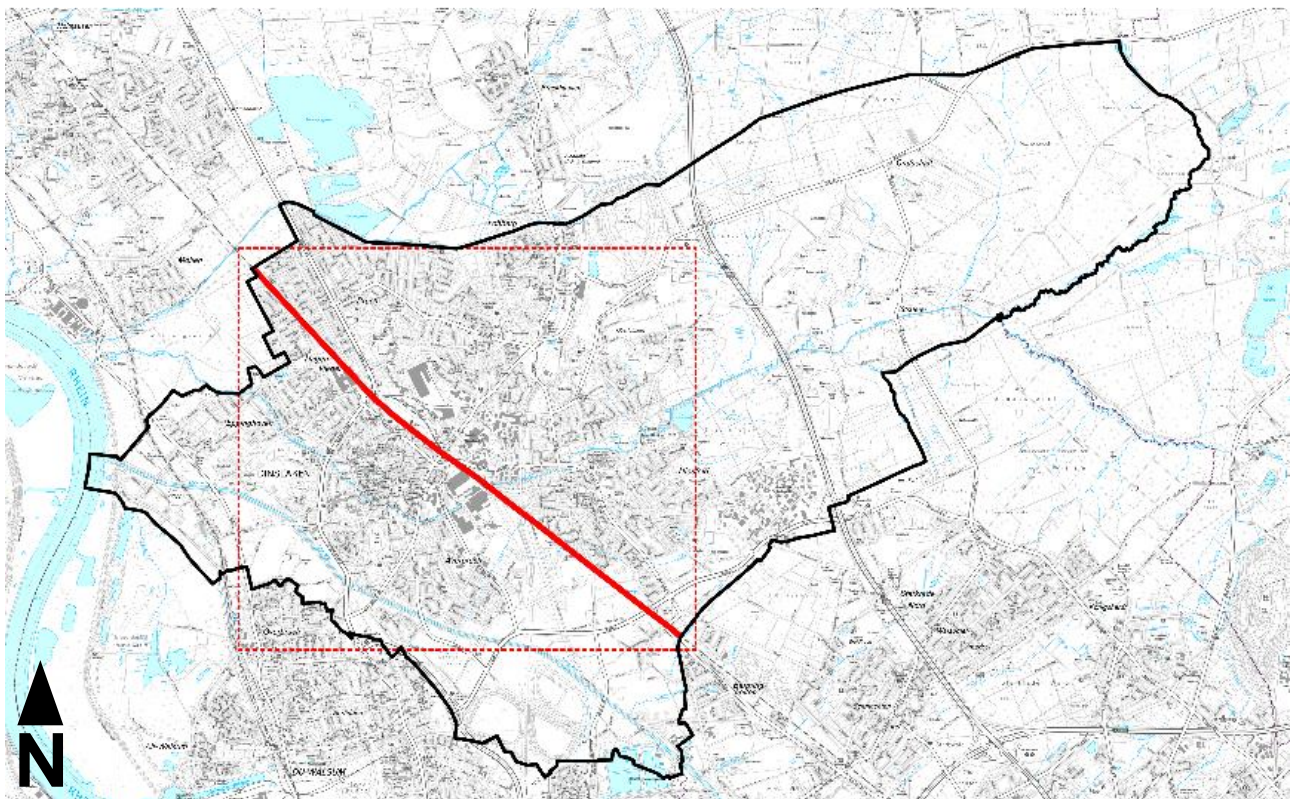


Abb. 14: Lage der Eisenbahnstrecke 2270 im Stadtgebiet; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von (c) Regionalverband)

Durch den Ausbau in Dammlage im nordwestlichen und mittleren Stadtgebiet wirkt sie als Barriere und trennt die Stadt in einen südwestlichen und einen nordöstlichen Teil. Hierbei führt sie über die Dianastraße, die B 8 (siehe Kap. 2.1.3), die L 1 (siehe Kap. 2.1.5), die Karl-Heinz-Klingen-Straße, den Rotbach und die Landwehrstraße, wird von der B 8 (Brinkstr.) (siehe Kap. 2.1.4) unterquert und hat mit der L 4 eine plangleiche Kreuzung in Form eines beschränkten Bahnübergangs. Die plangleiche Kreuzung mit der Holtener Straße (K 8) wurde im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Ende des Jahres 2023 für immer geschlossen und wird durch eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr ersetzt. Gleiches steht der Kreuzung mit der L 4 bevor.

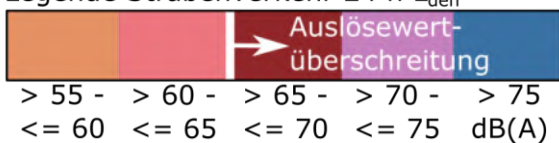


## Beschreibung und Bewertung der Lärmquellen

Die Strecke hat eine Verkehrsbelastung von 30.000-60.000 Personenzügen sowie von 30.000-46.000 Güterzügen pro Jahr<sup>20</sup>. Aufgrund der bereits erwähnten Dammlage breitet sich der Schall relativ großflächig aus (siehe Abb. 15).

Im Rahmen eines aktuell laufenden Bauvorhabens (ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen) der Deutschen Bahn<sup>21</sup> wird die Bahnstrecke um ein drittes Gleis erweitert. In diesem Zuge müssen entlang der Strecke Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden, die einen Großteil der auftretenden Schutzfälle durch aktiven Schallschutz (Schallschutzwände) und passiven Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) lösen werden. Hierbei wird die Lärmsituation durch den Schall des Schienenverkehrs insgesamt – auch im Vergleich zu heute – verbessert. Im Rahmen des Verfahrens konnte die Stadt Dinslaken einen umfassenderen Lärmschutz als in den Ursprungsplänen vorgesehen erwirken (mehr hierzu unter Kap. 7.9).

Legende Straßenverkehr 24 h  $L_{den}$



Legende Straßenverkehr nachts  $L_{night}$

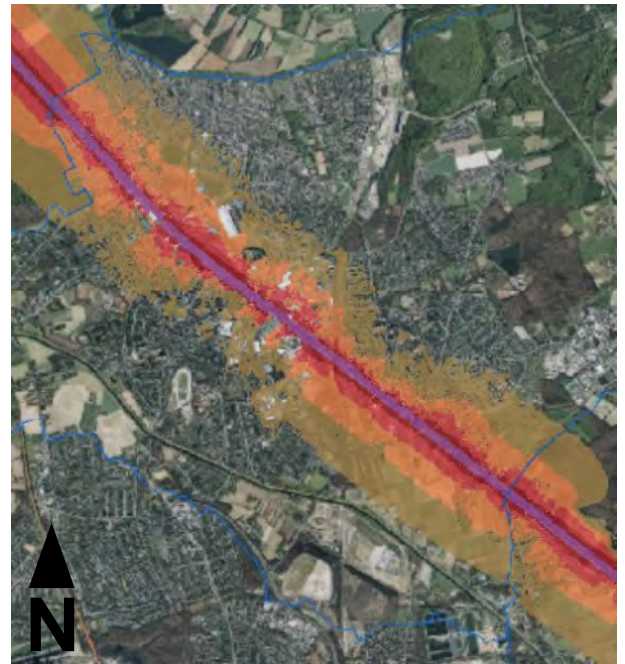
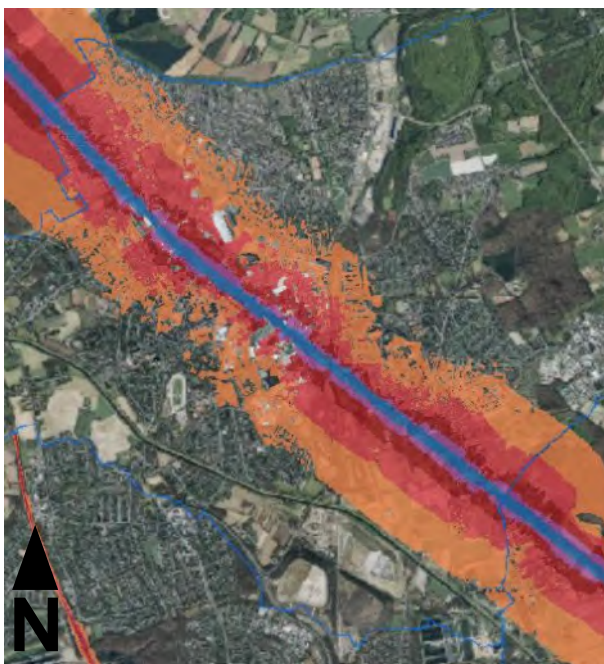
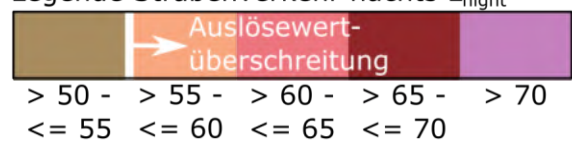


Abb. 15: Darstellung der Isophonen entlang der Eisenbahnstrecke 2270 für den Schalldruckpegel der Tageswerte ( $L_{den}$ ) und Nachtwerte ( $L_{night}$ ); ohne Maßstab (Quelle: Website Kartierung Umgebungslärm in NRW)

### 2.2.2 Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken

Das EBA hat im Frühjahr 2023 die Beteiligung zur vierten Runde der Lärmaktionsplanung gestartet. Aufbauend auf den Äußerungen wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans<sup>22</sup> durch das EBA erstellt und im November 2023 veröffentlicht. Hierzu konnte dann bis Januar 2024 eine Rückmeldung gegeben werden.

<sup>20</sup> siehe EBA 2023: 34-36

<sup>21</sup> siehe Website Emmerich-Oberhausen a

<sup>22</sup> EBA 2023



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





### 3. BEWERTUNG DER LÄRMSITUATION INSGESAMT

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

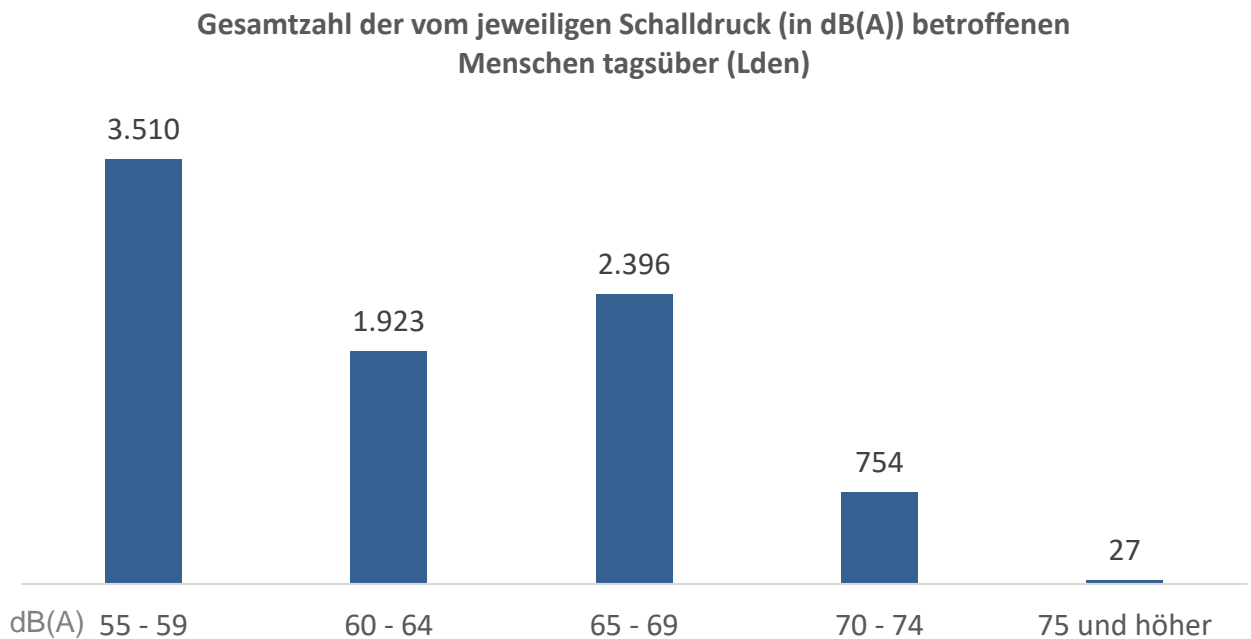


Abb. 17: Anzahl der vom jeweiligen Schalldruck (angegeben in dB(A)) betroffenen Menschen anhand der Tageswerte (Lärmindex  $L_{den}$ ) (eigene Darstellung)

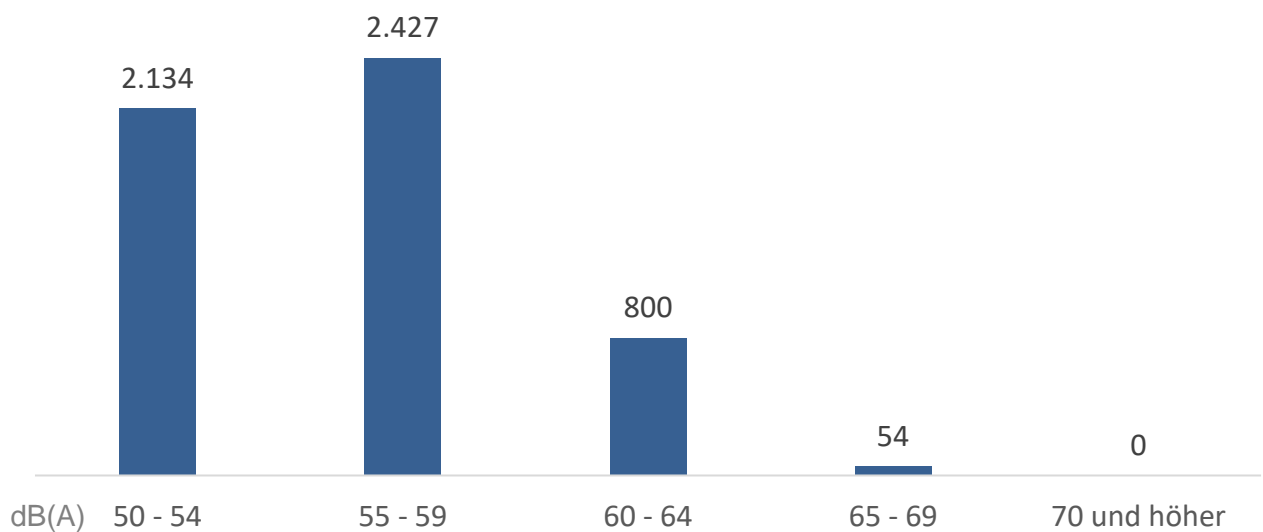


Abb. 16: Anzahl der vom jeweiligen Schalldruck (angegeben in dB(A)) betroffenen Menschen anhand der Nachtwerte (Lärmindex  $L_{night}$ ) (eigene Darstellung)



Aus den Diagrammen (Abb. 17 und Abb. 16) wird deutlich, dass viele Menschen durch Straßenverkehrslärm betroffen sind:

- Am Tag sind insgesamt 8.610 Menschen durch Straßenverkehrslärm betroffen, davon 3.510 von einem Schallpegel zwischen 55 und 59 dB(A), 1.923 Menschen von einem Schallpegel zwischen 60 und 64 dB(A), 2.396 Menschen von einem Schallpegel zwischen 65 und 69 dB(A), 754 Menschen von einem Schallpegel zwischen 70 und 74 dB(A) und 27 Menschen von einem Schallpegel von 75 dB(A) und höher.
- In der Nacht sind insgesamt 5.415 Menschen durch Straßenverkehrslärm betroffen, davon 2.134 von einem Schallpegel zwischen 50 und 54 dB(A), 2.427 Menschen von einem Schallpegel zwischen 55 und 59 dB(A), 800 Menschen von einem Schallpegel zwischen 60 und 64 dB(A) und 54 Menschen von einem Schallpegel zwischen 65 und 69 dB(A). Von einem Pegel von 70 dB(A) oder höher ist nachts niemand betroffen.

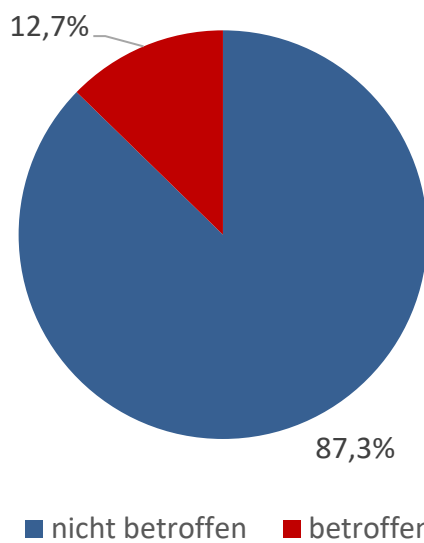


Abb. 18: Prozentsatz der von Lärm betroffenen Menschen anhand der Tageswerte (Lärmindex  $L_{den}$ ), bezogen auf die Gesamtbevölkerung (eigene Darstellung)

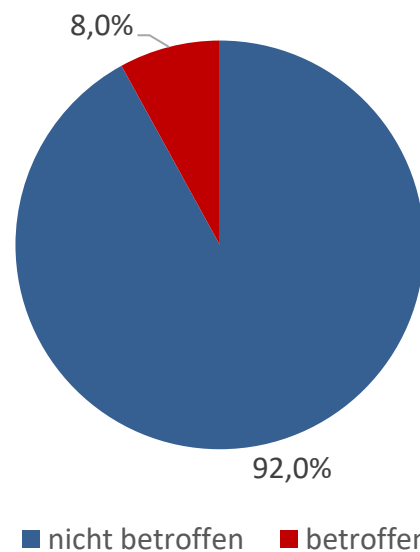


Abb. 19: Prozentsatz der von Lärm betroffenen Menschen anhand der Nachtwerte (Lärmindex  $L_{night}$ ), bezogen auf die Gesamtbevölkerung (eigene Darstellung)

Bezieht man die Anzahl der von Straßenverkehrslärm Betroffenen auf die Gesamtbevölkerung Dinslakens (31.12.2022: 67.762 Menschen<sup>23</sup>), wird deutlich, dass mehr als jede zehnte Person ganztags und fast jede zehnte Person nachts betroffen ist (Abb. 18 und Abb. 19).

Bei einer Betrachtung der Fläche der lärmbelasteten Gebiete (siehe Abb. 20) ist erkennbar, dass 14,5 km<sup>2</sup> der Stadt von Lärm mit 55 bis 65 dB(A), 4 km<sup>2</sup> von Lärm mit 65 bis 75 dB(A) und 0,8 km<sup>2</sup> von Lärm mit 75 dB(A) oder höher belastet sind. Dies stellt insgesamt 40% des Dinslakener Stadtgebietes dar.

<sup>23</sup> siehe Website Landesdatenbank NRW



## Bewertung der Lärmsituation insgesamt

Die geschätzten Gesamtanzahlen der lärm-belasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Dinslaken kann der Tab. 3 entnommen werden. Hier wird deutlich, dass viele Wohnungen (insgesamt 5.620), aber auch Schul- und Krankenhausgebäude von Straßenverkehrslärm betroffen sind.

Da aufgrund des veränderten Schallberechnungsverfahrens (siehe Kap. 1.6.1) kein Vergleich zu den Ergebnisse der vorherigen Stufen und Runden der Lärmaktionsplanung mehr möglich ist, kann an dieser Stelle keine Aussage darüber getroffen werden, ob sich die Lärmsituation insgesamt verbessert oder verschlechtert hat. Rein von den Zahlen her betrachtet, sieht es im Vergleich zum Lärmaktionsplan der dritten Runde<sup>24</sup> deutlich schlechter aus. Aber aufgrund des geänderten Rechenverfahrens ist erst im Lärmaktionsplan der fünften Runde wieder ein Vergleich und eine entsprechende Bewertung möglich.

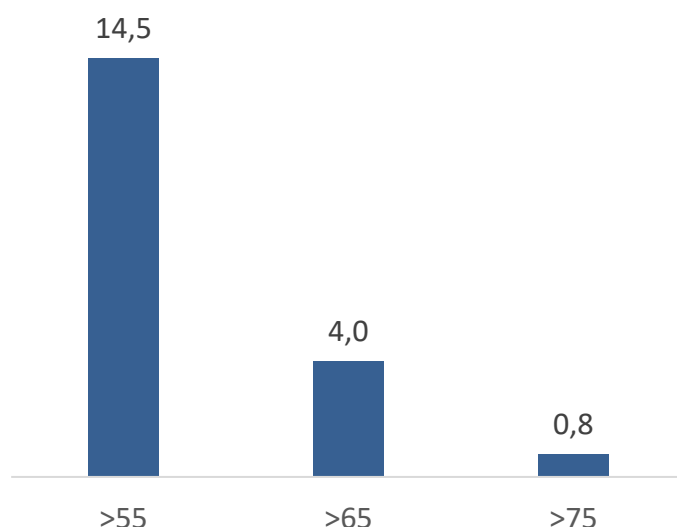


Abb. 20: Größe der vom jeweiligen Schalldruck (angegeben in dB(A)) anhand der Tageswerte (Lärmindex  $L_{den}$ ) betroffenen Gebiete in km<sup>2</sup> (eigene Darstellung)

Tab. 3: Geschätzte Gesamtanzahl der lärm-belasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in Dinslaken (eigene Darstellung)

<b><math>L_{den}</math> in dB(A)</b>	<b>ab 55</b>	<b>ab 65</b>	<b>ab 75</b>
<b>Anzahl Wohnungen</b>	4.097	1.511	12
<b>Anzahl Schulgebäude</b>	17	2	0
<b>Anzahl Krankenhausgebäude</b>	6	0	0

Die durch die neue Methode ermittelte relativ hohe Anzahl von durch Lärm belasteten Menschen sollte zum Anlass genommen werden, sich weiter mit der Lärmproblematik auseinanderzusetzen. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung ist es jedoch wichtig, sich zunächst auf die ganz besonders problematischen Lagen zu konzentrieren. So kann gewährleistet werden, dass die eingesetzten Mittel auch einen hohen Nutzen mit sich bringen. Zudem ergeben sich durch die Umsetzung von Maßnahmen für spezielle Problembereiche eventuell auch positive Synergieeffekte für andere Bereiche.

<sup>24</sup> Stadt Dinslaken 2021



## 4. BESONDERE PROBLEMLAGEN

Zur gezielten Entwicklung von Maßnahmen für besonders durch Lärm betroffene Gebiete (siehe Kap. 7) werden diese im Folgenden zunächst identifiziert und beschrieben. Durch ein neues Verfahren, das vom Umweltbundesamt entwickelt wurde<sup>25</sup>, ist eine Abschätzung der von Lärm betroffenen Personen nach Straßenabschnitten möglich. Somit kann ermittelt werden, welche Bereiche in der Stadt Dinslaken besonders von Straßenverkehrslärm betroffen sind und einer genaueren Betrachtung in Bezug auf Maßnahmen bedürfen. Hier ist im Gegensatz zum letzten Lärmaktionsplan durch das standardisierte Verfahren eine differenzierte und genauere Bestimmung der Problembereiche möglich.

### 4.1. Bestimmung der besonders durch Lärm betroffenen Bereiche

Das Verfahren des Umweltbundesamtes<sup>26</sup> ist wie beschrieben ein Schätzverfahren, d.h. die Anzahl der ermittelten betroffenen Personen wird nicht überall genau der Realität entsprechen. Da aber

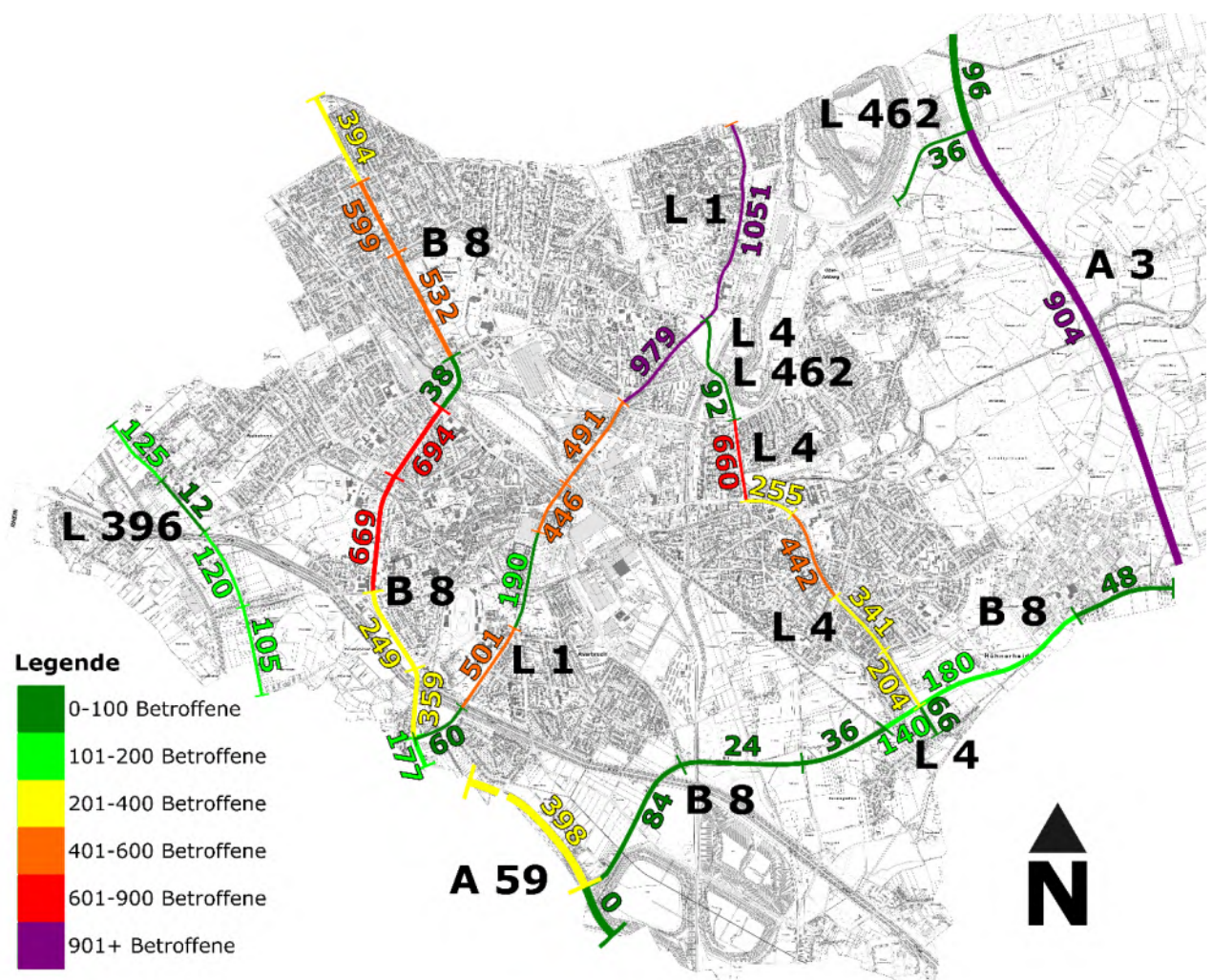


Abb. 21: Darstellung der von Lärm betroffenen Personen nach Streckenabschnitt; absolute Anzahl; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

<sup>25</sup> UBA 2023

<sup>26</sup> ebd.







Aus diesem Grund wurde in einem zweiten Schritt die Anzahl der betroffenen Menschen pro Meter des jeweiligen Straßenabschnitts ermittelt (siehe Abb. 22). Hier verändert sich das Ergebnis, so dass z.B. die A 3 hier keinen Schwerpunkt der Problemlage mehr darstellt. Stattdessen rücken gerade die dicht besiedelten Bereiche entlang der anderen Straßen in den Vordergrund.

Ausgehend von dem ermittelten Durchschnittswert von 0,42 betroffenen Personen pro Meter Straßenabschnitt konnten so die überdurchschnittlich von Lärm betroffenen Straßenabschnitte identifiziert werden (siehe auch Abb. 23; Nr.1-6). Diese Gebiete stellen die Problembereiche der Stadt in Bezug auf Straßenverkehrslärm dar. Diejenigen Straßenabschnitte, bei denen ein besonders hoher Wert von einer oder mehr von Lärm betroffenen Person pro Meter Straßenabschnitt ermittelt wurde, sind in Abb. 23 extra eingerahmt. Die einzelnen Bereiche werden im Folgenden dargestellt und genauer betrachtet.

**Nr. 1: B 8 (Weseler Straße) im Abschnitt zwischen Stadtgrenze Voerde und Hedwigstraße / Luisenstraße**

Der Abschnitt ist geprägt durch die beidseitig der Straße liegenden Wohngebiete des Stadtteils Bruch, in denen ein Mix verschiedenster Gebäudetypen anzutreffen ist. Im nördlichen Bereich liegen die Gebiete westlich der Straße auf Voerder Stadtgebiet, hier befinden sich überwiegend landwirtschaftliche Flächen und Waldflächen. Im südlichen Bereich findet sich auf der östlichen Seite der B 8 der Volkspark als Grünfläche mit verschiedenen Nutzungen (siehe auch Kap. 6.3.2). Der mittlere Bereich zwischen Gudrunstraße / Claudiastraße und Dianastraße / Augustastraße ist beidseitig dicht besiedelt, er stellt daher auch den Schwerpunkt der Lärmbelastung in diesem Problembereich dar. Durch die relativ dichte Bebauung breitet sich der Schall größtenteils nicht über die zweite Häuserreihe (von der B 8 betrachtet) hinaus aus. Ausnahmen bilden hier die zuvor nicht fürs Wohnen genutzten Gebiete im Norden und Süden, der Volkspark wird fast zur Hälfte seiner Fläche von Lärm beschallt.

**Nr. 2: B 8 (Willy-Brandt-Straße) im Abschnitt zwischen Am Alten Drahtwerk / Wilhelm-Lantermann-Straße und Konrad-Adenauer-Straße**

Im Bereich nördlich der Voerder Straße sind hier Mehrfamilienhäuser, im Bereich südlich der Voerder Straße eher Einfamilienhäuser anzutreffen. Zudem befinden sich im südlichen Bereich ein großes Senior\*innenwohnheim, Sportplätze, der Parkfriedhof (siehe auch Kap. 6.3.2) und das St.-Vinzenz-Krankenhaus. Hier weist also der nördliche Bereich auch mehr betroffene Einwohner\*innen pro Meter Straße auf. Der Schall breitet sich auch hier in der Regel nur in den nicht bebauten Bereichen über die ersten zwei Häuserreihen hinaus aus. Der Bereich des Parkfriedhofs wird ca. zur Hälfte seiner Fläche durch Straßenlärm beschallt.

**Nr. 3: B 8 (Willy-Brandt-Straße) im Abschnitt zwischen Duisburger Straße und Stadtgrenze Duisburg**

Hier ist vor allem der Bereich südlich der Grenzstraße bebaut. Neben einigen gewerblichen Nutzungen entlang der B 8 finden sich hier vor allem große Mehrfamilienhäuser. Südlich der L 1 wiederum befindet sich auf der Ostseite der B 8 ein Gewerbegebiet. Im Kreuzungsbereich mit der L 1 überlagern sich die Isophonen der B 8 und der L 1 stark, so dass eine eindeutige Zuordnung des Lärms



zu seiner Quelle nicht möglich ist. Aber gerade in solchen, zweiseitig belasteten Bereichen, sind ggf. besondere Maßnahmen erforderlich.

### **Nr. 4: L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße) im Abschnitt zwischen Stadtgrenze Hünxe und Otto-Brenner-Straße**

Dieser sehr lange Bereich der L 1 ist sehr unterschiedlich in der Ausprägung seiner angrenzenden Flächen. Neben dichten Wohnlagen im Stadtteil Lohberg, im Stadtteil Blumenviertel sowie im Bereich der Innenstadt gibt es diverse Gewerbegebiete (die zur L 1 zum größten Teil jedoch durch Wohnbebauung abgegrenzt sind) sowie einige Frei- und Grünflächen (Bergpark Lohberg (siehe Kap. 6.3.2), Bereich Kreuzung L 1 / L 4). Besonders belastet sind hier die Bereiche zwischen den Kreuzungen mit der Augustastraße / Ziegelstraße und der Luisenstraße / Hanielstraße sowie zwischen der Bahnstrecke und der Otto-Brenner-Str., in denen jeweils beiderseits der Straße viele Menschen pro Meter Straße von Lärm betroffen sind. Beide Bereiche sind zudem relativ dicht und eng bebaut, sodass gerade die Menschen in den Gebäuden direkt an der Straße einer besonders hohen Belastung ausgesetzt sind.

### **Nr. 5: L 1 (Hans-Böckler-Straße) im Abschnitt zwischen der Schloßstraße und der Emscher**

Hier ist vor allem der südöstliche Teil mit seiner differenzierten Wohnbebauung betroffen. Der nordwestliche Teil gehört überwiegend zur Fläche an der ehemaligen Trabrennbahn und ist somit aktuell nur am Rand bewohnt, was sich durch die geplante Entwicklung eines Wohngebietes aber in Zukunft ändern wird.

### **Nr. 6: L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße) im Abschnitt zwischen Hanielstraße / L 462 (Bergerstraße) und B 8 (Brinkstraße)**

In dem beschriebenen Abschnitt nimmt der Anzahl der belasteten Personen pro Meter Straße von Süden nach Norden betrachtet zu. Südlich der Kreuzung Ferdinand-Lasalle-Straße / Holzweg sind nur 0,43 Menschen pro Meter Straße betroffen (also nur knapp über dem Durchschnitt), während im Bereich an der Ziegelstraße 1,12 Menschen pro Meter Straße betroffen sind. Der eben erwähnte nördliche Bereich zeichnet sich auch durch eine besonders dichte Wohnbebauung aus, einzig die Grünfläche am Spinnenspielplatz bildet hier eine Ausnahme. Weiter südlich finden sich neben diversen Wohngebieten auch die Flächen des Schulzentrums Hiesfeld, zwei Friedhöfe sowie ganz im Süden auch landwirtschaftliche Flächen. Im Bereich südlich der Kreuzung Mittelfeldstraße / Kurt-Schumacher-Straße sind entlang der L 4 auch einige Lärmschutzeinrichtungen vorhanden, durch die dichte und zum Teil für Dinslakener Verhältnisse sehr hohe Bebauung (8 Stockwerke) sind hier aber dennoch viele Menschen pro Meter Straße von Lärm betroffen.

Neben der Betrachtung der Betroffenenzahlen (pro Meter Straße) werden zudem die Isophonenkarten zur Ermittlung besonders belasteter Bereiche zu Rate gezogen. Hier müssen diejenigen Bereiche, die von mehr als einer lärmaktionsplanungsrelevanten Quelle beschallt werden, betrachtet werden. Hierzu wird neben dem Straßenlärm auch der Schienenverkehrslärm betrachtet, der zwar nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplanes ist, aber dennoch für eine Zusatzbelastung in Teilbereichen sorgt, die dann ggf. als besonders wichtig für die Umsetzung von Maßnahmen gelten könnte.



Folgende Bereiche unterliegen den Einflüssen von zwei oder mehr Lärmquellen:

- Kreuzungsbereich A 3 / L 462 (Bergerstraße) → Der Lärm der L 462 wird in diesem Bereich fast vollständig durch denjenigen der A 3 überlagert. Die Bereiche, für die eine Doppelbelastung zutrifft, sind diejenigen direkt an der L 462. Hier befinden sich jedoch nur wenige Wohngebäude.
- Kreuzungsbereich A 3 / B 8 (Brinkstraße) → Hier liegt das Gewerbegebiet Süd, daher kaum Auswirkungen auf Wohngebäude.
- Kreuzungsbereich A 59 / B 8 (Brinkstraße) → Hier sind nur wenige Gebäude an der Bruchstraße betroffen.
- Kreuzungsbereich A 59 / B 8 (Willy-Brandt-Straße) / L 1 (Hans-Böckler-Straße) → Der Bereich ist durch Problembereich Nr. 3 (siehe oben) bereits zum größten Teil abgedeckt.
- Kreuzungsbereich B 8 (Weseler Straße) / Eisenbahnstrecke 2270 → Der südliche Teil ist durch Problembereich Nr. 2 (siehe oben) bereits abgedeckt. Da der durch Straßenverkehrslärm besonders belastete Bereich aber auch derjenige ist, der der Bahnstrecke am nächsten liegt, muss hier eine besondere Berücksichtigung erfolgen. Der nördliche Teil ist vor allem durch Gewerbe- und Industrieflächen geprägt, so dass es hier kaum Auswirkungen auf Wohngebäude gibt.
- Kreuzungsbereich B 8 (Willy-Brandt-Straße) / L 1 → Ist durch Problembereich Nr. 3 (siehe oben) bereits abgedeckt.
- Kreuzungsbereich B 8 (Brinkstraße) / Eisenbahnstrecke 2270 / L 4 (Oberhausener Straße) → In dem Bereich südwestlich der Bahnstrecke sind nur wenige Einzelgebäude von beiden Lärmquellen betroffen. Im Bereich nordöstlich der Bahnstrecke und südwestlich der L 4 sowie nordwestlich der B 8 sind ebenso wie im Bereich nordöstlich der Bahnstrecke und südwestlich der L 4 sowie südöstlich der B 8 diverse Wohngebäude von direkt drei Lärmquellen betroffen.
- Kreuzungsbereich B 8 (Brinkstraße) / L 4 (Oberhausener Straße) → In dem Bereich nordöstlich der Kreuzung (der Rest wird durch den vorherigen Punkt bereits abgedeckt) befinden sich vor allem landwirtschaftliche Flächen, es sind also nur wenige Wohngebäude betroffen.
- Kreuzungsbereich L 1 (Hünxer Straße) / L 4 (Ziegelstraße) → Der Bereich wird zum größten Teil durch den Problembereich Nr. 4 (siehe oben) abgedeckt.
- Kreuzungsbereich L 1 (Hünxer Straße) / Eisenbahnstrecke 2270 → Der Bereich wird zum größten Teil durch den Problembereich Nr. 4 (siehe oben) abgedeckt. Da er als einer der durch Straßenverkehrslärm besonders belasteten Bereiche aber auch derjenige ist, der der Bahnstrecke am nächsten liegt, muss hier eine besondere Berücksichtigung erfolgen.

Aus dieser Betrachtung heraus ergibt sich also folgender zusätzlicher Problembereich:

**Nr. 7: Kreuzungsbereich B 8 (Brinkstr.) / Eisenbahnstrecke 2270 / L 4 (Oberhausener Str.), nordöstlich der Bahnstrecke**

In dem Bereich befinden sich diverse Wohngebäude, zum Teil Einfamilienhäuser, zum Teil Mehrfamilienhäuser. Direkt an der Kreuzung L 4 / B 8 liegen größere Wald- und Grünflächen.



## Besondere Problemlagen

Somit ergeben sich insgesamt sieben Problembereiche, die bei der Maßnahmenentwicklung (siehe Kap. 7.5) prioritär zu berücksichtigen sind (siehe auch Abb. 23):

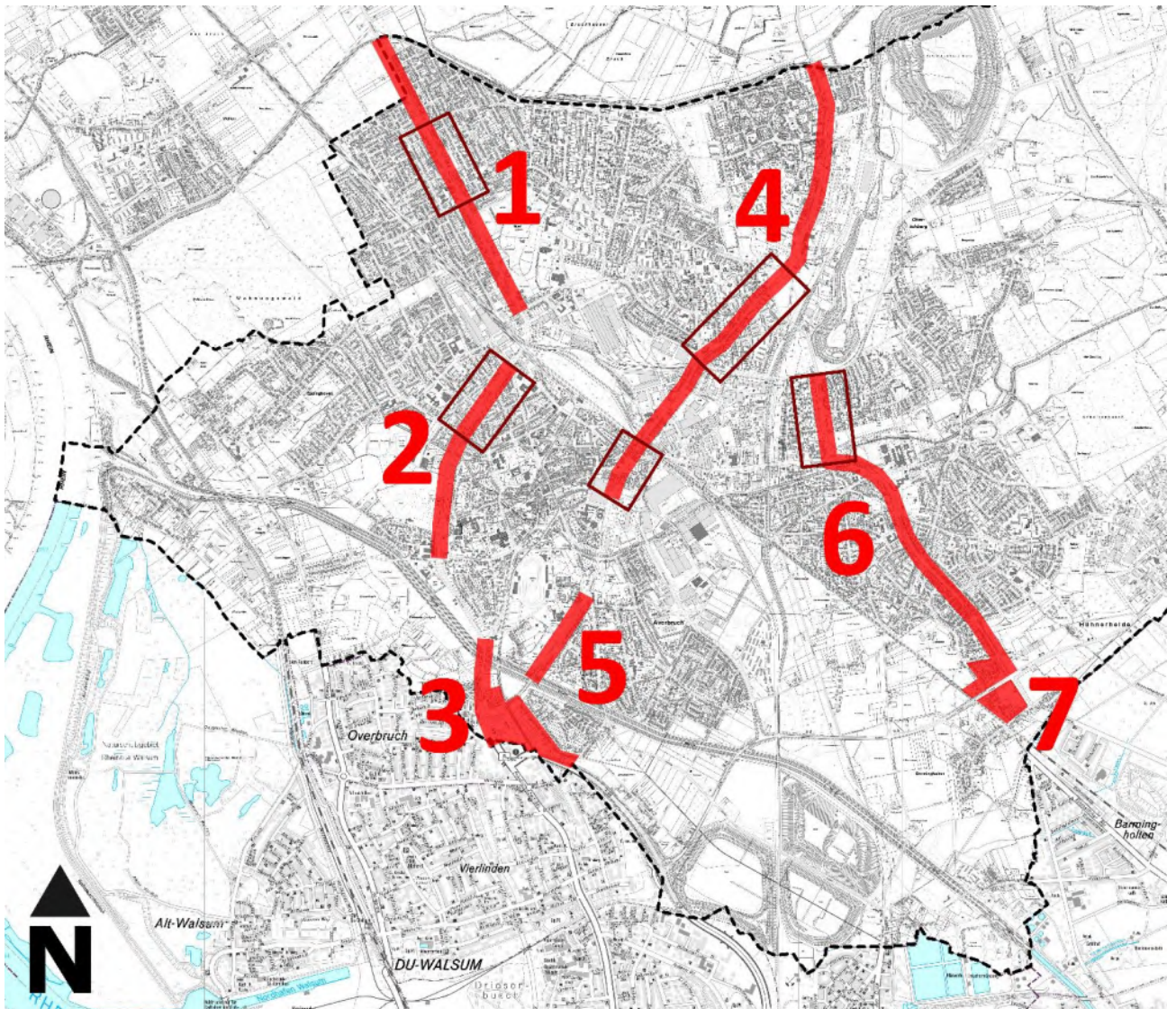


Abb. 23: Straßenabschnitte, die als Problembereiche identifiziert wurden; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel und © Regionalverband)



Tab. 4: identifizierte Problembereiche mit Angabe der evtl. besonders betroffenen Abschnitte (eigene Darstellung)

Nr.	Lärmquelle(n)	Ggf. besonders betroffene Bereiche
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 8 (Weseler Straße) im Abschnitt zwischen Stadtgrenze Voerde und Hedwigstr. / Luisenstr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich zwischen Gudrunstr. / Claudiastr. und Dianastr. / Augustastr.</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 8 (Willy-Brandt-Straße) im Abschnitt zwischen Am Alten Drahtwerk / Wilhelm-Lantermann-Str. und Konrad-Adenauer-Str.</li> <li>• Eisenbahnstrecke 2270 (im nördlichen Bereich)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich zwischen Am Alten Drahtwerk / Wilhelm-Lantermann-Str. und Voerder Str.</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 8 (Willy-Brandt-Straße) im Abschnitt zwischen Duisburger Straße und Stadtgrenze Duisburg</li> <li>• L 1 (Hans-Böckler-Straße) im Abschnitt zwischen B 8 (Willy-Brandt-Str.) und Emscher</li> <li>• A 59 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Dinslaken-West und Dinslaken-Hiesfeld</li> </ul>	
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße) im Abschnitt zwischen Stadtgrenze Hünxe und Otto-Brenner-Straße</li> <li>• Eisenbahnstrecke 2270</li> <li>• L 4 (Ziegelstr.) im Abschnitt zwischen L 1 (Hünxer Str.) und Hanielstr. / L 462 (Bergerstr.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich zwischen der Augustastr. / Ziegelstr und Luisenstr. / Hanielstr.</li> <li>• Bereich zwischen der Bahnstrecke und der Otto-Brenner-Str.</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L 1 (Hans-Böckler-Straße) im Abschnitt zwischen der Schloßstr. und der Emscher</li> </ul>	
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße) im Abschnitt zwischen Hanielstr. / L 462 (Bergerstr.) und B 8 (Brinkstr.)</li> <li>• Eisenbahnstrecke 2270</li> <li>• B 8 (Brinkstr.) im Abschnitt zwischen Holteiner Str. und Kurt-Schumacher-Str.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich zwischen Hanielstr. / L 462 (Bergerstr.) und Karl-Heinz-Klingen-Str. / L 4 (Oberhausener Str.)</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 8 (Brinkstr.) im Abschnitt zwischen Holteiner Str. und L 4 (Oberhausener Str.)</li> <li>• Eisenbahnstrecke 2270</li> <li>• L 4 (Oberhausener Str.) im Abschnitt zwischen B 8 (Brinkstr.) und L 4 (Jägerstr.)</li> </ul>	



#### **4.2. Problemlagen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht wurden**

Sofern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Problemlagen beschrieben werden, die in Ergänzung zu den zuvor genannten Bereichen genannt werden, werden diese auf Besonderheiten geprüft und hier ggf. ergänzt.





## 5. LÄRM DURCH ANDERE QUELLEN

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

### 5.1. Straßen abseits von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen

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

*Ansprechstelle für den Straßenlärm:*

*Stadt Dinslaken*

*III.4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung*

*Hünxer Straße 81*

*46537 Dinslaken*

*Tel.: 02064 / 66 - 374*

### 5.2. Gewerbe- und Industrielärm

Hier gelten die Bestimmungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm<sup>29</sup>) in Verbindung mit dem BImSchG. Gewerbliche und industrielle Anlagen, also sowohl kleine oder mittelgroße Gewerbebetriebe als auch große Industrieanlagen sowie Windenergieanlagen, unterliegen während des Betriebs der lärmtechnischen Überwachung durch die untere Umweltschutzbehörde. Die zuständige Behörde für die Stadt Dinslaken ist beim Kreis Wesel beheimatet:

*Kreis Wesel*

*Fachdienst 66 Umwelt - Koordinationsgruppe Immissionsschutz*

*Reeser Landstraße 31*

*46483 Wesel*

*Tel.: 0281 / 2070*

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

*Bezirksregierung Düsseldorf*

*Dezernat 53: Immissionsschutz - einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz*

<sup>29</sup> siehe TA Lärm



Lärm durch andere Quellen

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

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

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

### **5.3. Lebensäußerungen durch Kinder und Jugendliche**

Kinder und Jugendliche und deren Spiele sind nicht immer leise. Das ist normal und muss nach der aktuellen Gesetzeslage toleriert werden. Der Bundesgerichtshof hat 1993 entschieden, dass Geräusche durch Spielen von Kindern und Jugendlichen grundsätzlich hinzunehmen sind. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt fest, dass Geräusche, die zum Beispiel Kinder auf Spielplätzen machen, in der Regel „keine schädliche Umwelteinwirkung“ sind<sup>30</sup>.

### **5.4. Lärm an Freizeitanlagen und Sportlärm**

Der Lärm, der durch die Nutzung von Freizeitanlagen oder Sportanlagen erzeugt wird, kann zu Konflikten, z.B. mit der Nachbarschaft führen. Die Klärung der Frage, ob die hier erzeugten Geräusche als erhebliche Belästigungen anzusehen sind, obliegt den zuständigen Städten und Gemeinden oder den unteren Umweltschutzbehörden. Im Falle der Stadt Dinslaken ist hier also wiederum der Kreis Wesel zuständig (siehe oben). Ebenso kann die Ideen- und Beschwerdestelle der Stadt auf der städtischen Webseite unter <https://www.dinslaken.de/stadt-buergerservice/dienstleistungen/ideen-und-beschwerdemanagement#> kontaktiert werden.

### **5.5. Nachbarschaftslärm**

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

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

---

<sup>30</sup> siehe z.B. Webseite Generali





## 6. RUHIGE GEBIETE

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

### 6.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

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

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

Der Planungsvorgang muss ausreichend dokumentiert sein, hierzu gehört auch die Dokumentation der Begründung für die Abwägungsentscheidungen<sup>31</sup>.

Im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes sollen ruhige Gebiete festgelegt werden. Erst hierdurch entstehen etwaige Schutz- oder Rechtsfolgen. Die durch Beschluss dieses Lärmaktionsplanes festgelegten ruhigen Gebiete ersetzen diejenigen, die im Rahmen der dritten Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Dinslaken festgelegt wurden (siehe auch unten).

Die Festlegung von ruhigen Gebieten löst grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, die Festlegung und den damit verbundenen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Bei nachfolgenden Planungen muss also der Belang des Schutzes von ruhigen Gebieten im Rahmen der Abwägung mit in Betracht gezogen werden. Eine Nicht-Berücksichtigung oder eine Abwägung zugunsten von anderen Belangen ist zu begründen<sup>32</sup>.

### 6.2. Identifizierung ruhiger Gebiete

Innerhalb der Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes<sup>33</sup> ist der Begriff des ruhigen Gebietes - wie bereits beschrieben - nicht näher definiert.

<sup>31</sup> vgl. UBA 2015: 20

<sup>32</sup> vgl. UBA 2015: 23

<sup>33</sup> siehe BImSchG



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

Die Auswahlkriterien für die Ermittlung und Festlegung ruhiger Gebiete sollen nachvollziehbar, in sich konsequent und am Ziel des Schutzes ruhiger Gebiete orientiert sein<sup>34</sup>. Zur Auswahl ruhiger Gebiete bietet sich eine Kombination verschiedener Kriterien an:

- Ergebnisse der Lärmkartierung
- Flächennutzung und -funktion
- Subjektive Kriterien von Ruhesuchenden
- Anzahl und Lärmbelastung der Bewohner\*innen im fußläufigen Umfeld
- Erreichbarkeit und Erschließung
- Größe des Gebietes
- Allgemeine Aufenthaltsqualität

In diesem Lärmaktionsplan werden zum zweiten Mal ruhige Gebiete für die Stadt Dinslaken festgesetzt. Durch die Änderung in der Berechnung der Schallausbreitung (siehe Kap. 1.6.1) sind wie beschrieben deutlich mehr Menschen von Lärm betroffen als noch im Lärmaktionsplan der dritten Runde (siehe auch Kap. 3). Darüber hinaus würden bei einer Übernahme der Vorgehensweise zur Ermittlung ruhiger Gebiete aus dem letzten Lärmaktionsplan<sup>35</sup> deutlich weniger und kleinere Flächen zur Festlegung als ruhige Gebiete verbleiben. Einerseits gibt es also mehr Menschen, die von Lärm betroffen sind und andererseits gibt es – ausgehend von der Methodik des Lärmaktionsplanes der dritten Runde – deutlich weniger Flächen, die von Ruhesuchenden aufgesucht werden können. Hier ist also eine neue Form des Vorgehens erforderlich, um dem Ansatz der „relativen Ruhe“ besser gerecht werden zu können. Weiterhin soll ein ruhiges Gebiet für die Stadt Dinslaken aber folgendermaßen definiert bleiben:

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

Die Ermittlung von ruhigen Gebieten orientiert sich weiterhin an dieser Definition, die einzelnen - etwas anders (im Vergleich zum Lärmaktionsplan der dritten Runde<sup>36</sup>) gewichteten - Schritte werden im Folgenden genauer beschrieben. Als Datengrundlage dienten die ALKIS-Daten des Kreises Wesel, der Flächennutzungsplan der Stadt Dinslaken<sup>37</sup> und die Lärmkartierung des Landes NRW<sup>38</sup>.

Grundsätzlich werden zunächst diejenigen Flächen in Betracht gezogen, die im Flächennutzungsplan als Grünflächen, Flächen für die Forstwirtschaft (im Folgenden: „Waldflächen“) oder Wasser-

---

<sup>34</sup> vgl. UBA 2015: 86

<sup>35</sup> siehe Stadt Dinslaken 2021: 45ff

<sup>36</sup> siehe Stadt Dinslaken 2021: 45ff

<sup>37</sup> siehe Stadt Dinslaken 1980

<sup>38</sup> siehe Website Kartierung Umgebungslärm in NRW



flächen dargestellt sind. Die Wasserflächen an sich sind in den seltensten Flächen zugänglich, bieten durch die oft anliegenden Flächen aber ebenfalls die Möglichkeit eines Aufenthalts. Diese drei Gebietstypen bilden zunächst diejenigen Potenzialflächen ab, auf denen es grundsätzlich ein hohes Potenzial für die Bevölkerung gibt, einen vergleichsweise ruhigen Ort vorzufinden. Es ist natürlich durchaus möglich, auch auf anderen als den genannten Flächentypen einen ruhigen Ort vorzufin-

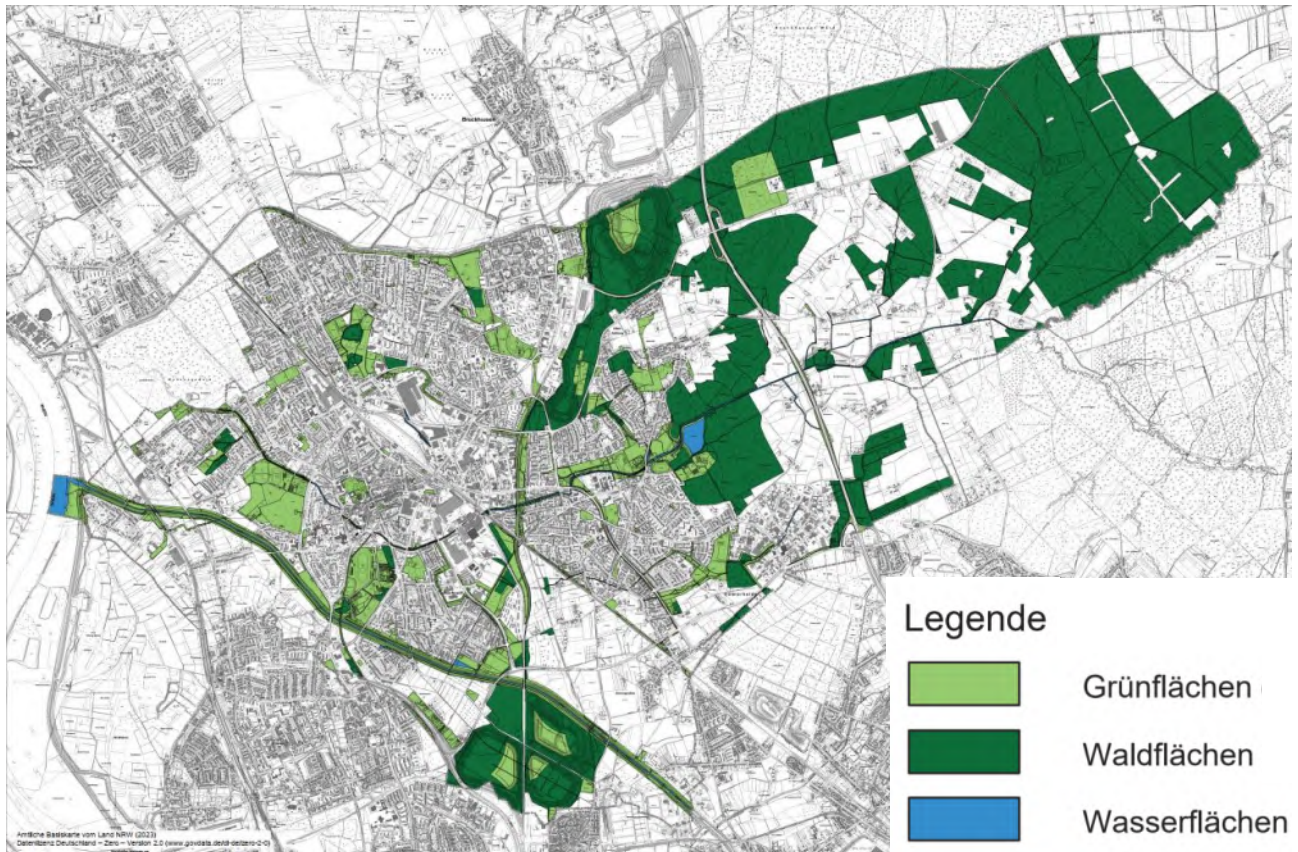


Abb. 24: Darstellung der Gebietstypen des Flächennutzungsplans (Stand: 09.12.2021), die grundsätzlich für eine Ausweisung als ruhiges Gebiet in Frage kommen; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf Grundlage der Amtlichen Basiskarte vom Land NRW (2023); Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/zero-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)))

den. Ebenso kann es sein, dass auch z.B. auf einer Waldfläche Lärm entsteht (z.B. durch Forstarbeiten). In der Regel bieten die drei beschriebenen Flächentypen jedoch grundsätzlich die Möglichkeit, einen vergleichsweise ruhigen Ort vorzufinden. Eine weitere Differenzierung folgt.

Bei der Darstellung der drei gewählten Gebietstypen (siehe Abb. 24) fällt auf, dass es neben den großen Waldflächen im östlichen Stadtgebiet große Flächen gibt, in denen nur kleine und mittelgroße Gebiete der zuvor beschriebenen Typen existieren. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um den relativ dichten Siedlungskern der Stadt. Bei näherer Betrachtung der Gebietstypen müssen die Flächen weiter differenziert werden.

Bei den Waldflächen werden diejenigen, die gleichzeitig als Fläche für Aufschüttungen oder Abgrabungen dienen, nicht weiter berücksichtigt, da der aktuell laufende Betrieb die Erholungsfunktion stark einschränkt. So wird neben der Halde Wehofen im Süden der Stadt, die noch aktiv geschüttet wird, auch die Halde Lohberg-Nord im Norden der Stadt ausgeschlossen. Letztere wird inzwischen nicht mehr betrieblich genutzt, jedoch finden Verkehre zur nördlich anschließenden Halde „Lohberg-Nord-Erweiterung“ auf Hünxer Gebiet über die Halde statt, was eine aktuelle Nutzung als ruhiges



## Ruhige Gebiete

Gebiet ausschließt. Mittel- bis langfristig soll die Halde Lohberg Nord jedoch für Freizeitnutzungen erschlossen werden<sup>39</sup>, sie kann aber in diesem LAP noch nicht als ruhiges Gebiet festgesetzt werden. In zukünftigen Lärmaktionsplänen muss sich je nach Stand der Entwicklung auch der Status der Halde ändern.

Bei näherer Betrachtung der Grünflächen kommen zunächst ausschließlich Friedhöfe, Parkanlagen, Dauerkleingärten und sonstige Grünflächen für ein ruhiges Gebiet in Frage. Die übrigen Unterkategorien von Grünflächen, namentlich Badeplätze / Freibäder, Sportplätze, Spielplätze, Tennisplätze, Reitplätze, Trabrennbahnen, Schießsportanlagen, Bolzplätze, Flächen für Aufschüttungen und Konzentrationszonen für Windenergieanlagen kommen somit zunächst nicht für ein ruhiges Gebiet in Frage. Obwohl hier auch grundsätzlich die Möglichkeit besteht, Ruhe zu finden, ist die Funktion der Flächen bzw. der Hauptaufenthaltszweck nicht maßgeblich die Suche nach Ruhe, sondern zum Beispiel die sportliche und/oder spielerische Betätigung. Hinzu kommt, dass die Anlagen zum Teil nur für einen eingeschränkten Personenkreis zugänglich sind, sei es für die Nutzer\*innen von Badeplätzen oder für die Vereinsmitglieder bei Sportvereinen. Ein ruhiges Gebiet sollte jedoch grundsätzlich für alle zugänglich sein.

Kleingärten sind hier ein Grenzfall, da die einzelnen Parzellen natürlich nur für deren Pächter\*innen nutzbar sind, die internen Wegeverbindungen von Kleingartenanlagen aber meist öffentlich zugänglich sind und auch „Außenstehenden“ ermöglichen, einen vergleichsweise ruhigen Ort aufzusuchen. Daher kommen diese Flächen im Gegensatz zum LAP der dritten Runde ebenfalls für ein ruhiges Gebiet in Frage.

Friedhöfe erfüllen aufgrund ihrer gärtnerischen Gestaltung neben der Funktion als „Ruhestätte“ auch allgemeine Grünflächenfunktionen, deshalb hat auch jede lebende Person das Recht, Friedhöfe als Orte der Ruhe und Besinnung aufzusuchen<sup>40</sup>.

Diejenigen Grünflächen, die in Dinslaken gleichzeitig Konzentrationszonen für Windenergieanlagen darstellen, sind durch ihre abgeschiedene Lage und Größe grundsätzlich geeignet, als ruhiges Gebiet zu fungieren. Jedoch liegen alle Konzentrationszonen für Windenergieanlagen derzeit so, dass diese vollständig innerhalb von Waldflächen liegen, die gleichzeitig Flächen für (noch aktive) Aufschüttungen darstellen (siehe hierzu auch die Ausführungen oben). Die Erreichbarkeit ist also aktuell nicht gegeben. Im Sinne der langfristigen Planung können diese Flächen aber – zum Beispiel nach Beenden der aktiven Schüttung – wieder in Frage kommen, allen voran z.B. die Halde Lohberg-Nord. Die Flächen werden also nicht mehr per se ausgeschlossen, sondern kommen nur aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen nicht weiter in Betracht.

In Teilbereichen ist eine genaue Abgrenzung der Flächenfunktionen nicht möglich, zum Beispiel wenn Spielplätze inmitten von großen Grünanlagen liegen (z.B. Freizeitanlage Lohberg). In solchen Fällen wird die gesamte Grünfläche zunächst weiter als ruhiges Gebiet in Betracht gezogen, da aufgrund der Größe und der Differenzierungen innerhalb der Fläche davon ausgegangen werden kann, dass hier grundsätzlich die Möglichkeit besteht, Ruhe zu finden.

---

<sup>39</sup> RVR 2019

<sup>40</sup> vgl. Stadt Dinslaken 1999: §2 (3)





Bei den Wasserflächen werden zunächst alle Flächen weiter betrachtet. Auch wenn hier (zu einem kleinen Teil) Flächen dabei sind, die ausschließlich an Gewerbe- oder Industriegebiete oder Bahnanlagen angrenzen und damit vermutlich objektiv betrachtet nicht ruhig sind, können diese dennoch für Menschen, die z.B. in der Umgebung arbeiten, eine relativen Ruheort darstellen.

Durch den Ausschluss der zuvor bestimmten Unterkategorien ergibt sich insgesamt zunächst das in Abb. 25 dargestellte Bild.

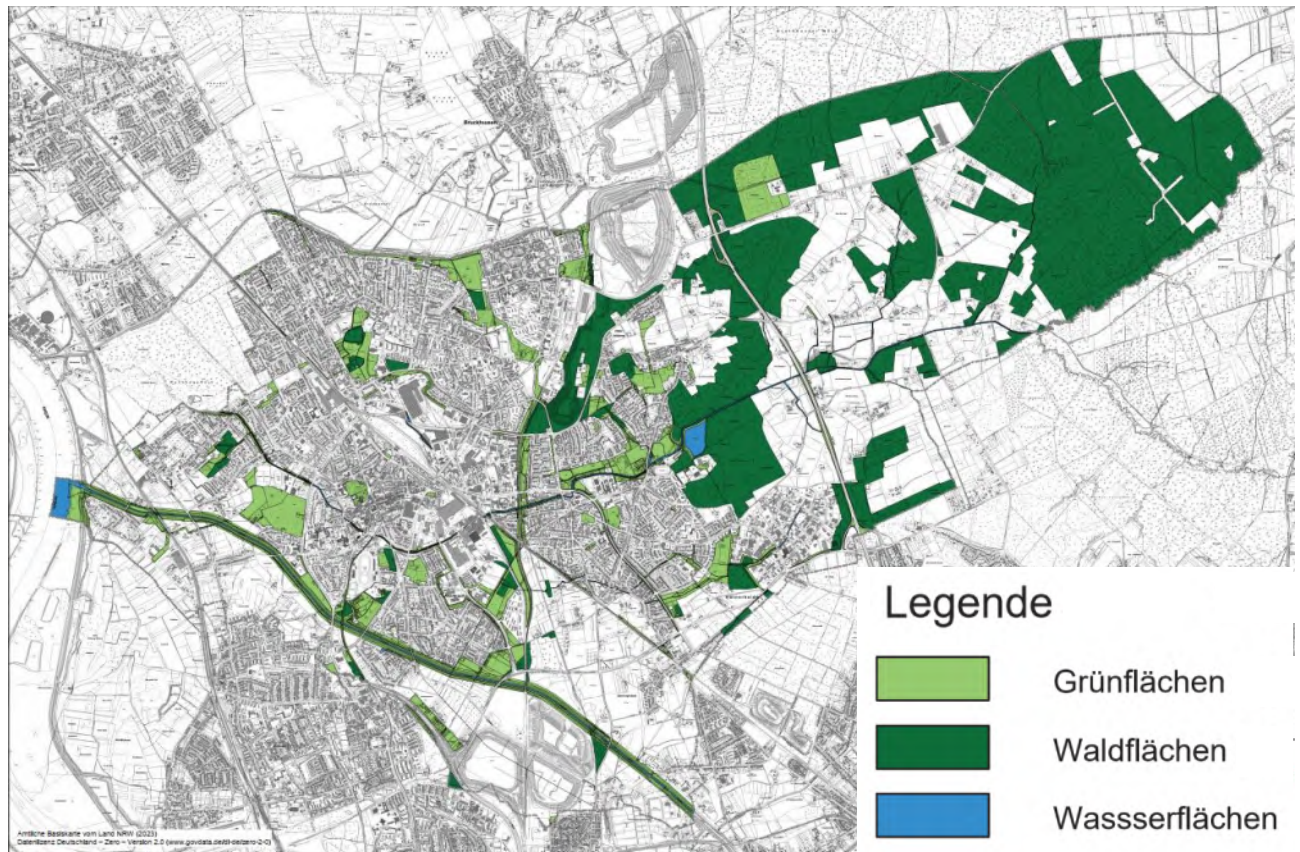


Abb. 25: Wald-, Grün- und Wasserflächen, die aufgrund ihrer Typologie für ein ruhiges Gebiet in Frage kommen; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf Grundlage der Amtlichen Basiskarte vom Land NRW (2023); Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/zero-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)))

Für ruhige Gebiete existieren keine Grenzwerte für die Lärmbelastung. Um dem Anspruch eines tatsächlich ruhigen Gebietes gerecht zu werden, wird zunächst die Untergrenze der in der Lärmaktionsplanung berechneten Schallbelastungen von 55 dB(A) angesetzt. Es werden also alle Flächen weiter in Betracht gezogen, bei denen die Schallbelastung durch lärmaktionsplanungsrelevante Straßen sowie Schienenstrecken unter 55 dB(A) liegt. Darüber hinaus werden zunächst auch Flächen, die einer teilweisen oder vollständigen Schallbelastung von unter 60 dB(A) ausgesetzt sind, vorerst nicht ausgeschlossen, da sich hier ggf. weitere Differenzierungsmöglichkeiten ergeben können. Hierfür wird der Tageswert  $L_{den}$  betrachtet, wodurch sich das in Abb. 26 gezeigte Bild ergibt. Neben den Isophonen aus der Lärmkartierung (hier: Straße und Schiene) sind diejenigen Flächen, die einer Schallbelastung von unter 55 dB(A) ausgesetzt sind, in hellgrün und diejenigen Flächen, die einer Schallbelastung von 55 bis unter 60 dB(A) ausgesetzt sind, in dunkelgrün dargestellt. An dieser Karte sieht man sehr gut die zerschneidende Funktion der Verkehrsachsen, allen voran die Autobahn A 3. Aber sowohl im Osten des Stadtgebietes als im dichter besiedelten westlichen Teil





## Ruhige Gebiete

verbleiben sowohl Gebiete, die von keinen Isophonen betroffen sind als auch solche, die einer Lärmbelastung von 55 bis unter 60 dB(A) ausgesetzt sind. Diese Flächen werden nun genauer betrachtet, um hieraus letztendlich die ruhigen Gebiete ableiten zu können.

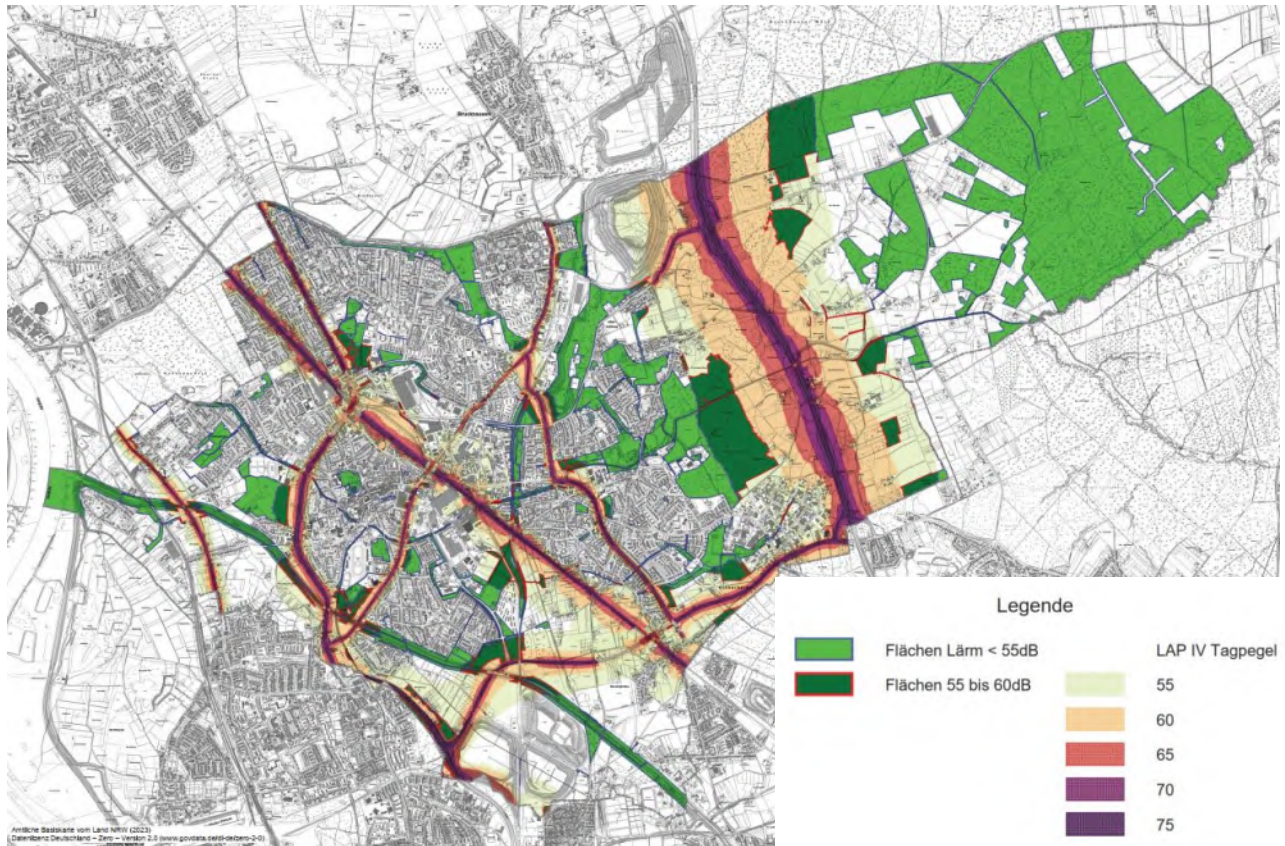


Abb. 26: Potenziell ermittelte Bereiche, die für ein ruhiges Gebiet in Frage kommen mit der Berücksichtigung der Lärmbelastung im Sinne der Lärmaktionsplanung; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf Grundlage der Amtlichen Basiskarte vom Land NRW (2023); Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/zero-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)))

Ausgehend von der obigen Definition werden in einem nächsten Schritt die ermittelten Flächen durch Sichtung vorhandener anderer Planungen und Konzepte, durch Luftbildanalysen, die Ergebnisse von Straßenraumbefahrungen sowie durch Ortskenntnis auf verschiedene Punkte geprüft:

- Ergeben sich aus anderen Raum- oder Fachplänen und Konzepten (zum Beispiel aus dem Handlungskonzept Wohnen<sup>41</sup>, dem Regionalplan<sup>42</sup> oder der Bauleitplanung) Belange, die berücksichtigt werden müssen?
- Wie werden die Flächen aktuell genutzt?
- Sind die Flächen durch ein internes Wegenetz erschlossen, sodass das Aufsuchen überhaupt möglich ist?

Da ruhige Gebiete der Bevölkerung die Möglichkeit bieten sollen, sich in diesem auch aufzuhalten, sollten ruhige Gebiete auch über eine gewisse Größe verfügen. Dies verringert auch mögliche Lärmbelastungen durch nicht-Lärmaktionsplan-relevante (siehe hierzu auch Kap. 5) Lärmquellen (z.B. nicht-klassifizierte Straßen, Industrie usw.). Hierfür wird zunächst ein Wert von 10.000 m<sup>2</sup> als Untergrenze für ein ruhiges Gebiet gewählt.

<sup>41</sup> Stadt Dinslaken 2018 a

<sup>42</sup> RVR 2018a



Zudem werden die Gebiete flurstücksscharf abgegrenzt, um eine genaue Zuordnung der ruhigen Gebiete zu ermöglichen. Hierdurch ergeben sich einige Änderungen im Vergleich zum LAP der dritten Runde. So gibt es nun Gebiete, die von ihrer zugewiesenen Funktion und aktuellen Nutzung her als Sportfläche dienen, aber innerhalb eines großen Flurstücks liegen, das ansonsten die zuvor definierten Kriterien für ein ruhiges Gebiet erfüllt. Somit werden sie hier nicht ausgeschlossen, übernehmen aber im Einzelfall nicht die gleichen Funktionen wie zum Beispiel eine ebenfalls enthaltene Waldfläche. In diesen Fällen wird jeweils geschaut, welche Funktionen überwiegen und ob das Gesamtgebiet weiter als ruhiges Gebiet dienen kann. Ebenso werden räumliche und funktionale Zusammenhänge berücksichtigt, da diese für die Nutzenden eine größere Rolle spielen als zum Beispiel langfristig angelegte Planungen und Konzepte.

Ebenso gibt es Teile von heute zum Beispiel als Grünfläche genutzten Bereichen, die aufgrund der Flurstückszuschnitte aber ausgeschlossen werden, da zum Beispiel auch eine ganze angrenzende Straße in dem Flurstück inkludiert ist. Hier werden je nach Flurstückszuschnitt und aktueller Nutzung Flächen mitaufgenommen oder ausgeschlossen.

Die flurstücksscharfe Abgrenzung führt auch dazu, dass Flächen, die einer höheren Lärmbelastung als 60 dB(A) ausgesetzt sind, Bestandteile der ermittelten Gebiete sind. Dies wird genutzt, um die ruhigen Gebiete – wie bereits im letzten LAP – in zwei verschiedene Kategorien einzuteilen:

- Gebiete, die von keinerlei Isophonen der Lärmkartierung betroffen sind,
- Gebiete, die zu min. 50% von keinerlei Isophonen der Lärmkartierung betroffen sind.

Hierauf wird später näher eingegangen.

Für die Festlegung ist die grenzscharfe Aufteilung wichtig, sie muss aber im Anwendungsfall jeweils fach- und sachgerecht berücksichtigt werden. Ein in einem ruhigen Gebiet liegender Sportplatz muss zum Beispiel anders bewertet werden als die im selben Gebiet liegende Grünfläche. Da die Belange von ruhigen Gebieten in vielen verschiedenen Plänen und Konzepten eine Rolle spielen können, kann an dieser Stelle keine pauschale Vorabwägung vorgenommen werden, dies muss je nach Fall individuell gehandhabt werden.

Die Festlegung der ruhigen Gebiete, die sich aus der zuvor dargestellten Flächenanalyse und ggf. der im folgenden beschriebenen Berücksichtigung der Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema Ruhige Gebiete ergibt, wird in Kapitel 6.3 vorgenommen.

#### 6.2.1 Gebiete, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als Orte genannt wurden, die zur Erholung von Lärm genutzt werden

Sollten sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung heraus Änderungen oder Ergänzungen der zuvor ermittelten Gebiete ergeben, werden diese hier diskutiert und ggf. angepasst und/oder ergänzt.

### **6.3. Festlegung ruhiger Gebiete**

Wie bei der Ermittlung der ruhigen Gebiete (siehe oben) bereits beschrieben, werden die ermittelten ruhigen Gebiete in zwei verschiedene Kategorien eingeteilt. Für die Stadt Dinslaken werden somit einerseits



## Ruhige Gebiete

- **ruhige Gebiete**, bei denen ein Schwellenwert von 55 dB(A) (ausgehend von der Lärmkartierung im Zuge der Lärmaktionsplanung) an keiner Stelle überschritten wird und
- **relativ ruhige Gebiete**, bei denen auf mindestens 50% der Gesamtfläche ein Schwellenwert von 55 dB(A) (ausgehend von der Lärmkartierung im Zuge der Lärmaktionsplanung) nicht überschritten wird,

festgesetzt. Einen Überblick über die Gebiete gibt die Karte in Abb. 27.

Die relativ ruhigen Gebiete stellen im Vergleich zur Umgebung immer noch eben relativ ruhige Gebiete dar, so dass sie nicht unbeachtet bleiben dürfen, da auch sie eine Möglichkeit für die Bevölkerung darstellen, einen im Vergleich zur Umgebung ruhigen Ort aufzusuchen, auf wenn sie in Teilbereichen verlärmert sind. Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich (wie in Kap. 1.2.3 dargestellt) nur mit dem Straßen- und Schienenverkehrslärm bestimmter Strecken(-abschnitte), so dass auch die ruhigen Gebiete in räumlichen Teilen (und/oder temporär) Lärm ausgesetzt sind oder sein können. Sie bieten aber weiterhin das Potenzial, Ruhe zu finden, konform zur zuvor formulierten Definition.

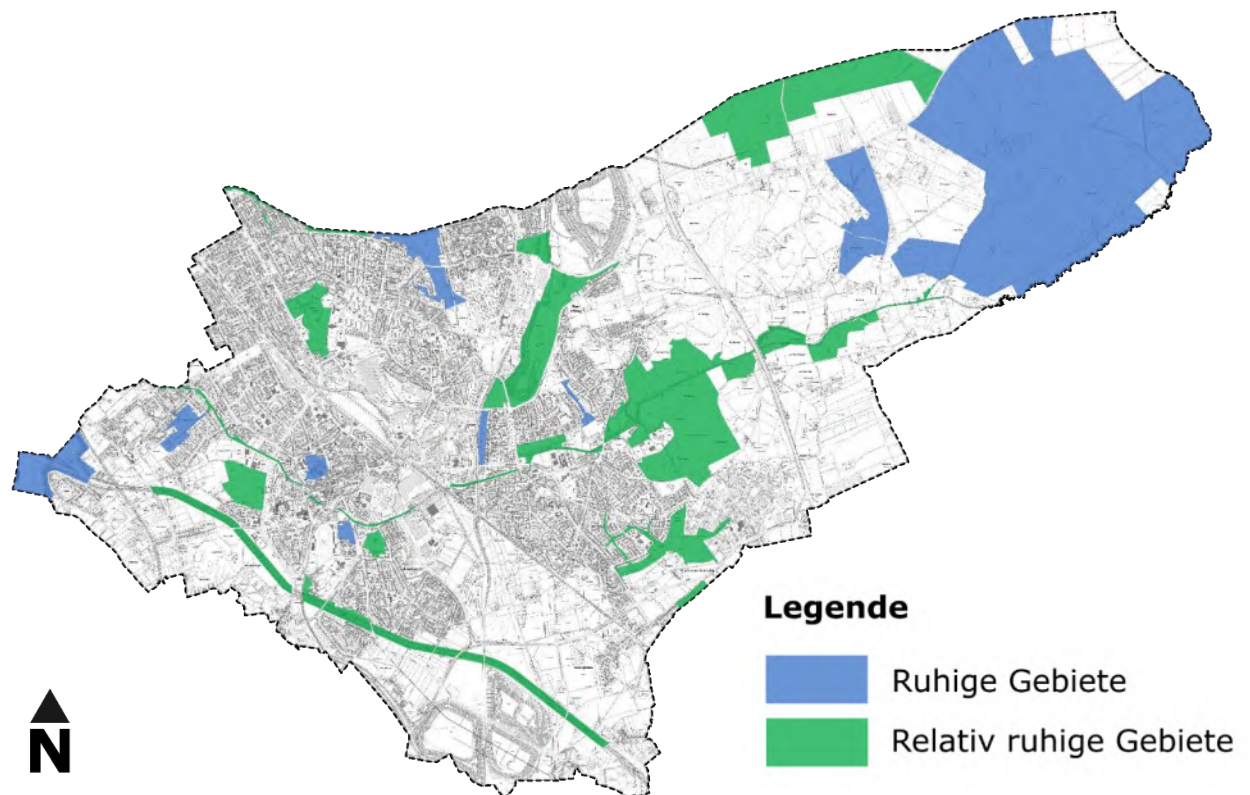


Abb. 27: Ruhige und relativ ruhige Gebiete der Stadt Dinslaken; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Die Gebiete werden im Folgenden genauer abgegrenzt und beschrieben. Neben der Einteilung in ruhige und relativ ruhige Gebiete sollen die Gebiete jeweils auch einer bestimmten Charakteristik zugeordnet werden. Dies hat zunächst keinen grundsätzlich anderen Schutzanspruch, die Art und Weise der Berücksichtigung in folgenden Planungen kann sich jedoch unterscheiden. Die Einordnung in einen bestimmten Gebietstyp hilft auch der Entwicklung von spezifischen Maßnahmen. Folgende Gebietstypen wurden hierbei ermittelt:

- **Zusammenhängender Naturraum:** Hierbei handelt es sich um großräumige, naturnahe Gebiete, die weitgehend frei von Umgebungslärm sind. Sie zeichnen sich in der Regel durch





ein weit verzweigtes Wegenetz aus und enthalten meist sehr verschiedene Nutzungen, sind jedoch größtenteils durch Grün- und Waldflächen geprägt.

- Innerörtlicher Erholungsraum: Hierbei handelt es sich um überwiegend künstlich angelegte Naturlandschaften wie Parks, Friedhöfe und Kleingartenanlagen, die eingebettet in oder angrenzend an Wohnbauflächen liegen. Darüber hinaus können diese aber auch Spielplätze, Sportflächen oder sehr naturnah gehaltene Teilräume wie Wälder enthalten.
- Wegenetze- und -achsen: Diese ruhigen Gebiete haben alle gemein, dass es sich hier weniger um ausgedehnte Flächen, sondern eher um Wege(-netze) handelt. Diese sind größtenteils ruhig, weisen durch ihre Struktur aber - vor allem in Bereichen, in denen lärmaktionsplanungsrelevante Straßen gequert werden - ein sehr differenziertes Schallbild auf. Obwohl diese Wege(-netze) weniger dem Aufenthalt dienen (dieser ist aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen), können diese durch eine überwiegende Ferne von anderen Verkehrswegen und/oder Nutzungen dennoch im Ganzen als relativ ruhige Bereiche wahrgenommen werden.

Die verschiedenen Typen können auch innerhalb eines ruhigen Gebietes vorkommen. Hier kann oft keine scharfe Trennung erfolgen. Die Kategorisierung ist auch nicht bindend oder einschränkend, sie soll nur dabei helfen, die Art des Gebietes besser einschätzen zu können und ggf. durchgeführte Maßnahmen besser übertragbar machen.



### 6.3.1 Ruhige Gebiete

- Ruhiges Gebiet „Emschermündung“ (ID: 101, siehe Abb. 28): Bereits im LAP der dritten Runde war das Rheinufer der Stadt Dinslaken als ruhiges Gebiet („Ruhiges Gebiet Rhein-

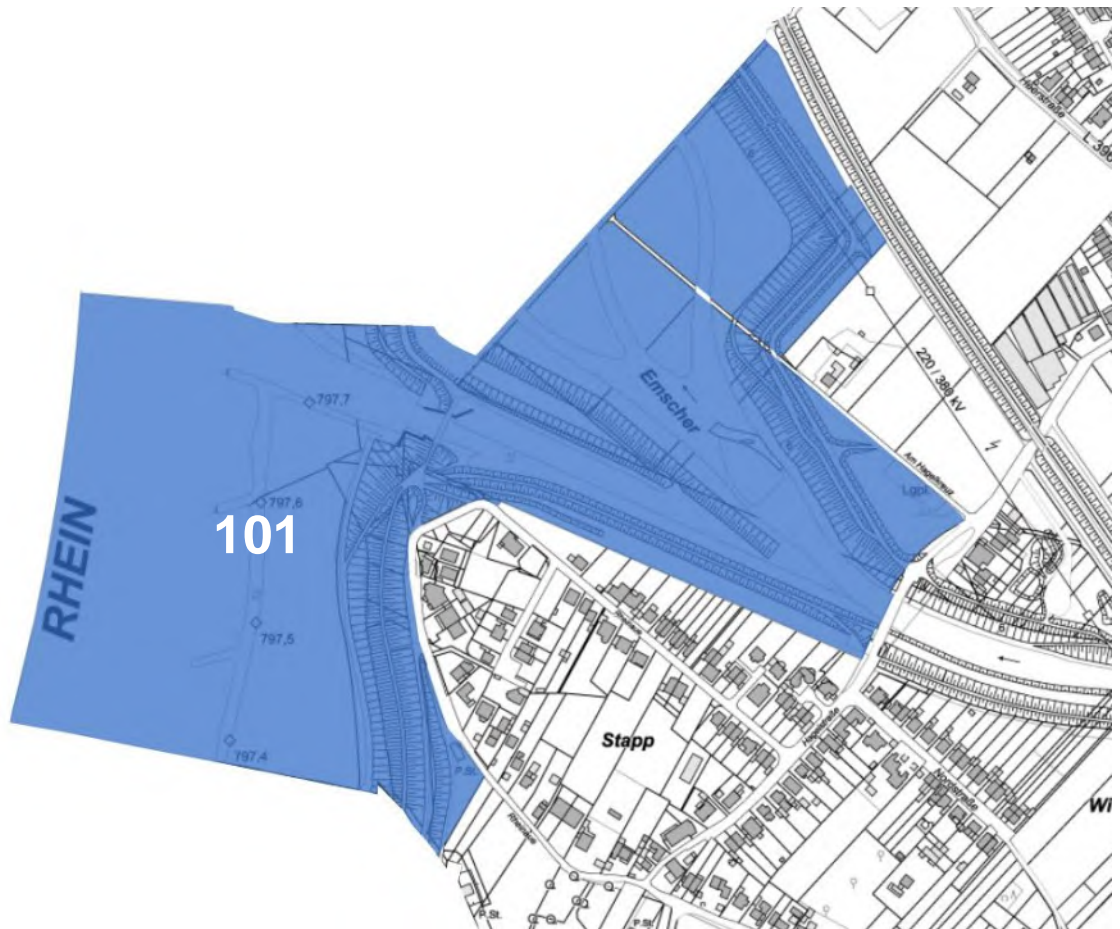


Abb. 28: Ruhiges Gebiet „Emschermündung“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

ae“) festgelegt. Durch den Bau der neuen Emschermündung wird jetzt jedoch eine Erweiterung des Bereiches in Richtung Nordosten möglich. Das Gebiet erstreckt sich somit auf die Grünflächen entlang des Rheins sowie rund um die ehemalige und die neue Mündung der Emscher in den Rhein. Es ist durchzogen von Wegen auf den Deichen, die Betretung der Rheinwiesen ist grundsätzlich möglich. Die Wege auf den Deichen sind zum Teil Bestandteil lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Radrouten. Durch die Fertigstellung der aktuell noch im Bau befindlichen neuen Emschermündung ergeben sich neue Potenziale für eine Nutzung, auch im Zusammenhang mit dem angrenzenden Hof Emschermündung. Das ruhige Gebiet grenzt an das von der Stadt Duisburg festgesetzte, sich südlich anschließende ruhige Gebiet „Rheinaue Walsum“ an<sup>43</sup>. Im Norden schließen sich überwiegend land- und forstwirtschaftliche Flächen auf dem Gebiet der Stadt Voerde an (Voerde hat hier keine ruhigen Gebiete festgesetzt<sup>44</sup>). Im Osten schließt der relativ dünn besiedelte Stadtteil „Stapp“ an das Gebiet an. Im Westen befindet sich das Rheinufer der Stadt Rheinberg, die bislang

<sup>43</sup> Stadt Duisburg 2021: 82ff

<sup>44</sup> Stadt Voerde 2024: 13ff



keine ruhigen Gebiete ausgewiesen hat<sup>45</sup>. Das ruhige Gebiet stellt einen zusammenhängenden Naturraum dar, besitzt aber auch Elemente der Wegenetze und –achsen.

- Ruhiges Gebiet „Schanzenwald“ (ID: 102, siehe Abb. 29): Das Gebiet war in ähnlicher Ausprägung bereits im LAP der dritten Runde als ruhiges Gebiet festgelegt (Ruhiges Gebiet „Im

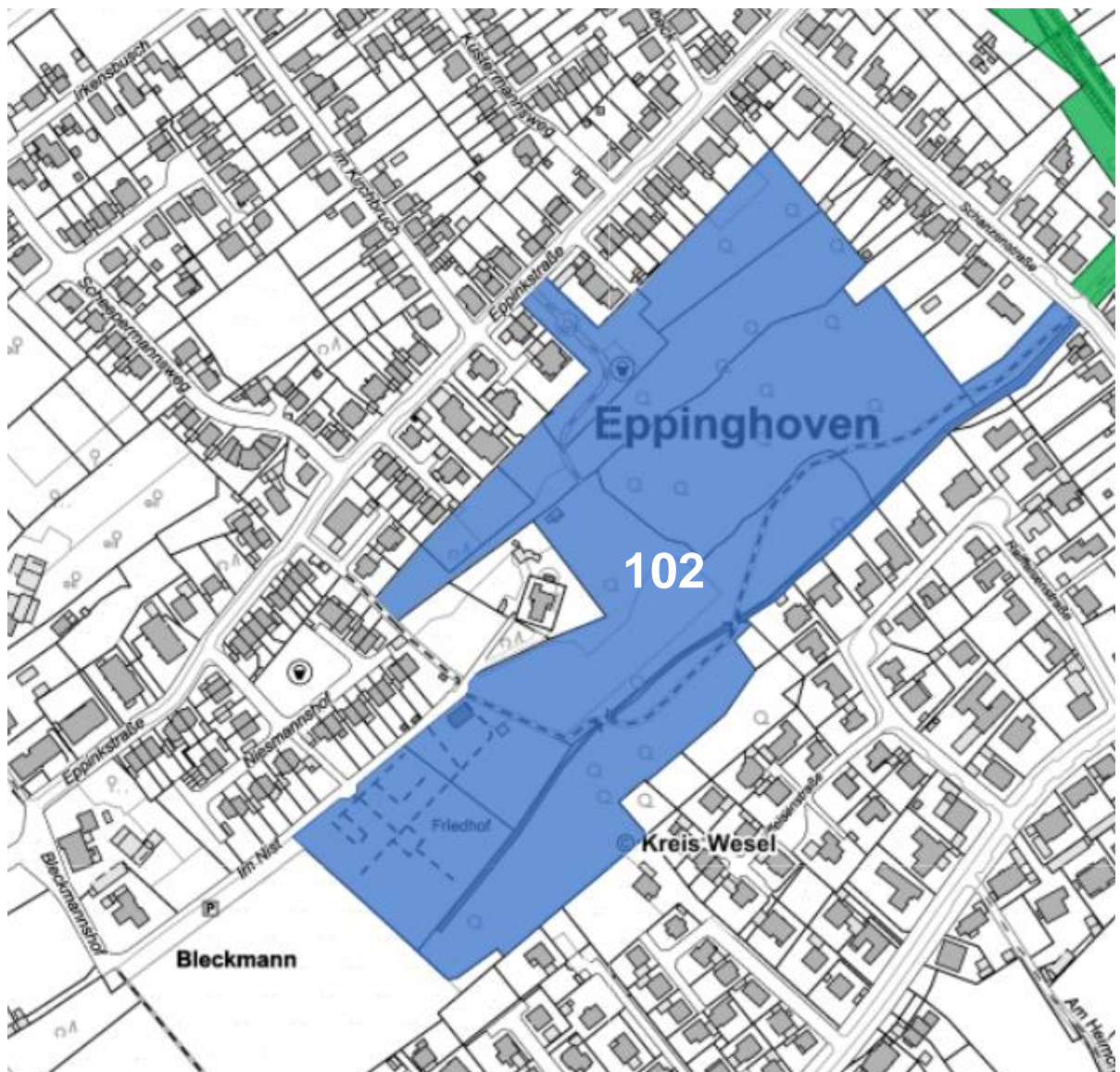


Abb. 29: Ruhiges Gebiet „Schanzenwald“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Nist“). Durch die neue Bezeichnung wird jedoch die Charakteristik des Gebietes besser betont. Das Gebiet liegt relativ mittig im Ortsteil Eppinghoven und ist umgeben von der Bebauung entlang der Straßen Schanzenstraße, der Eppinkstraße und der Rotbachstraße. Im Südwesten schließen sich landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Neben einem kleinen Friedhof im Südwesten zeichnet sich das Gebiet vor allem durch die Waldflächen im Nordosten aus. Im Nordwesten befindet sich eine Grünfläche, in der sich sowohl ein Spielplatz als auch ein Standort für die Dinslakener Erinnerungsbäume<sup>46</sup> befindet. Über die Straße / den Weg „Im

<sup>45</sup> Stadt Rheinberg 2024: 8

<sup>46</sup> Hierbei handelt es sich um Obstbäume, die - z.B. für einen speziellen Anlass - von Bürger\*innen gestiftet und dann von der Stadt gepflegt werden.





Nist“ sowie kleinere Wege ist das Gebiet an den Ortsteil Eppinghoven angeschlossen und zudem über das interne Wegenetz an den Rotbachweg (siehe unten) jenseits der Schanzenstraße angebunden. Das Gebiet stellt eine Mischung aus einem innerörtlichen Erholungsraum und einem Wegenetz dar.

- Ruhiges Gebiet „Stadtspark“ (ID: 103, siehe Abb. 30): Der Stadtpark liegt relativ zentral in der Innenstadt von Dinslaken zwischen Bismarckstraße, Voerder Straße, Althoffstraße und

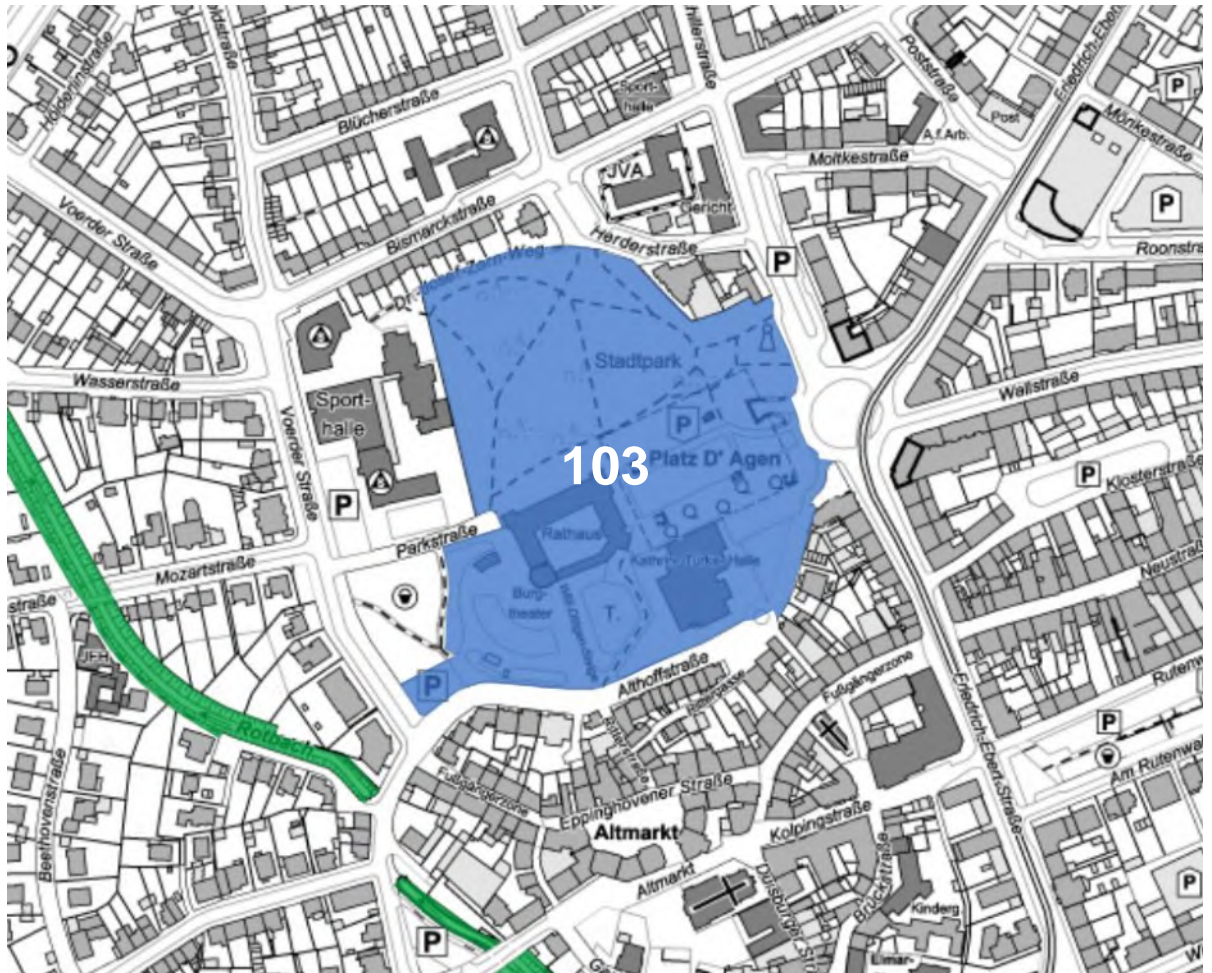


Abb. 30: Ruhiges Gebiet „Stadtspark“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Schillerstraße / Friedrich-Ebert-Straße. Neben einem denkmalgeschützten Teilbereich und großen Wiesenflächen finden sich hier ein Teich (der „Ententeich“) sowie das Burgtheater, die Kathrin-Türks-Halle und die Burg der Stadt, in der das Rathaus untergebracht ist. Angrenzend gibt es einen Spielplatz und das Theodor-Heuss-Gymnasium. Abgesehen von Veranstaltungen stellt der Stadtpark den zentralen Ruheort der Innenstadt dar. Das Gebiet ist durch mehrere straßenunabhängige Wege innerlich erschlossen und zu allen Seiten hin in die Umgebung eingebunden. Durch den Stadtpark führt zudem ein Teil der regionalen Radrouten. Das Gebiet war im LAP der dritten Runde nur als relativ ruhiges Gebiet enthalten, durch die neuen Lärmberechnungsverfahren (siehe Kap. 1.6.1 und 2.2) spielen die Immissionen des Schienenlärms hier jedoch keine Rolle mehr. Das ruhige Gebiet „Stadtspark“ hat größtenteils die Charakteristika eines innerörtlichen Erholungsraumes, ist durch seine Verbindungsfunktion (hier läuft z.B. die Niederrheinroute durch) aber auch ein wichtiges Wegenetz.





- Ruhiges Gebiet „Bärenkamppark“ (ID: 104, siehe Abb. 31): Der Bärenkamppark liegt südöstlich der Innenstadt und grenzt an das Gelände der ehemalige Trabrennbahn an. Er ist um-

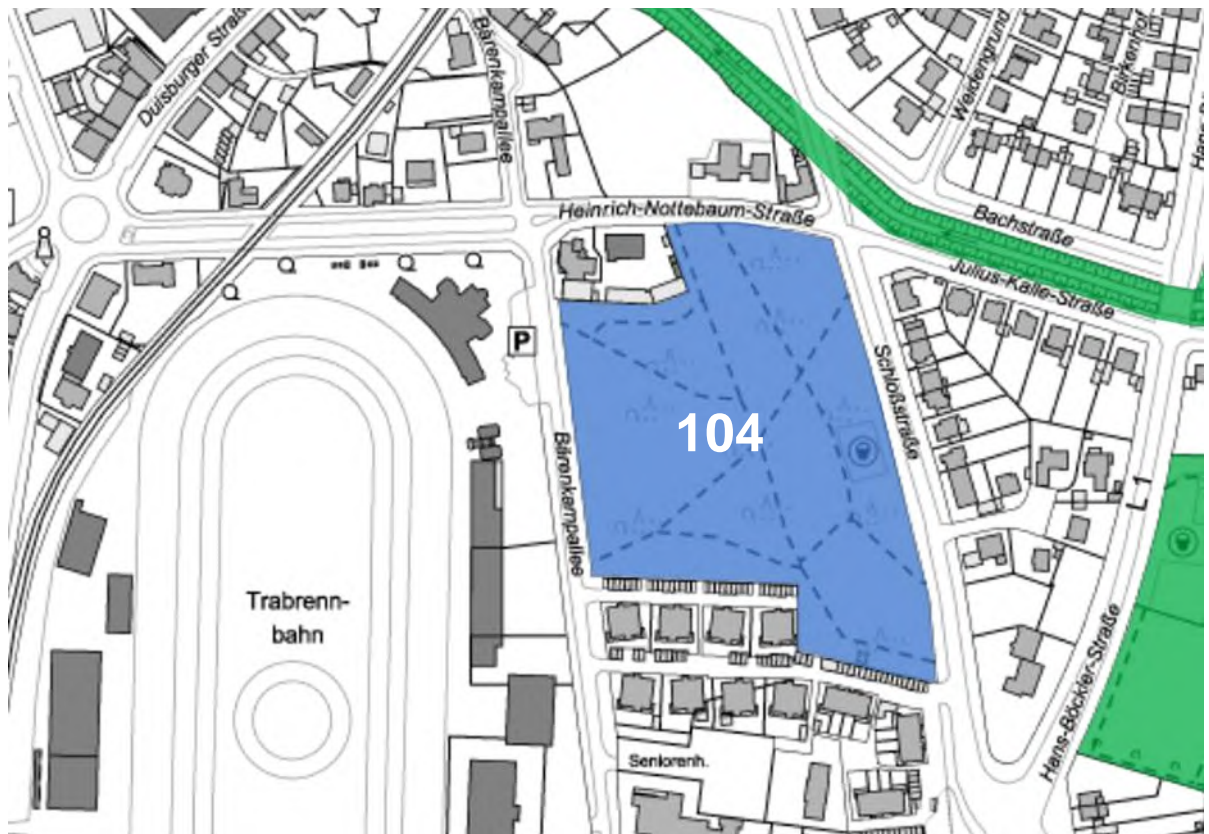


Abb. 31: Ruhiges Gebiet „Bärenkamppark“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

geben von der Bärenkampallee im Westen, der Heinrich-Nottebaum-Straße im Norden, der Schloßstraße im Osten und der Bebauung im Bereich Bärenkampallee / Alleestraße (Bärenkamp-Karee, Alleehöfe) im Süden. Der Park bietet im westlichen Teil große Wiesenflächen und im östlichen Teil einen stark bewaldeten Bereich, in den auch ein Spielplatz eingebettet ist. Zahlreiche Wege erschließen den Park innerlich und binden ihn an die umliegenden Straßen an. Das Gebiet war im LAP der dritten Runde nur als relativ ruhiges Gebiet enthalten, durch die neuen Lärmberechnungsverfahren (siehe Kap. 1.6.1 und 2.2) spielen die Immissionen des Schienenlärms hier jedoch keine Rolle mehr. Das ruhige Gebiet „Bärenkamppark“ ist ein innerörtlicher Erholungsraum.



## Ruhige Gebiete

- Ruhiges Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“ (ID: 105, siehe Abb. 32): Die Freizeitanlage Lohberg liegt im Norden der Stadt zwischen den beiden Ortsteilen Bruch und Lohberg und wird

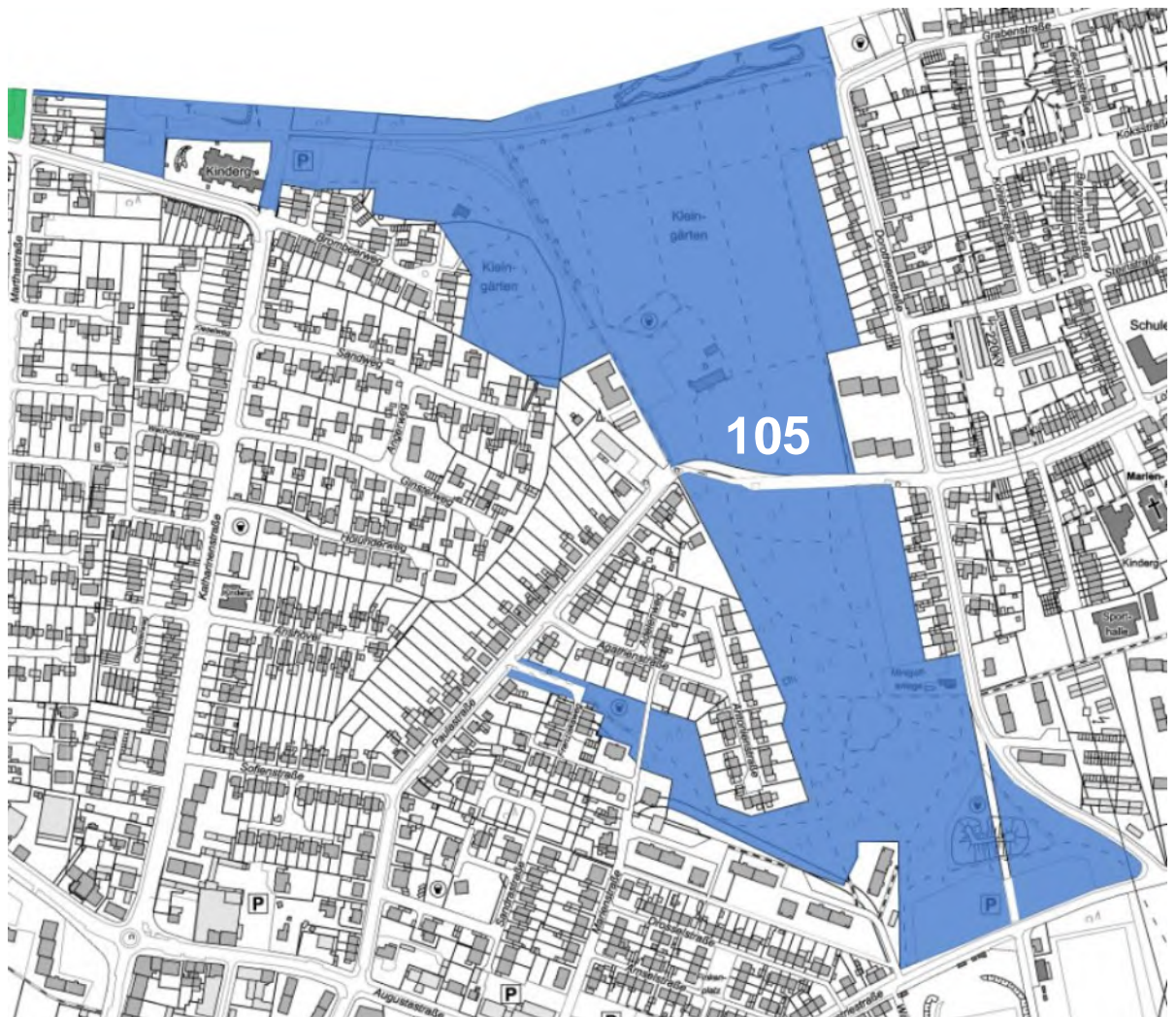


Abb. 32: Ruhiges Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

von der Bebauung entlang der Straßen Marthastraße, Brombeerweg, Sandweg, Paulastrasse, Adelenweg, Antonienstraße, Franziskaweg, Marienstraße, Industriestraße und Dorotheenstraße sowie der Industrie- und Dorotheenstraße eingerahmt. Neben großen Wiesenflächen und Waldflächen finden sich hier auch eine Minigolf-Anlage, ein Spielplatz, ein Skatepark und große Kleingartenanlagen. Das Gebiet ist in ein weitumfassendes Wegesystem eingebunden und schließt damit an die Martha- und Katharinenstraße im Nordwesten, an die Dorotheen- und Grabenstraße im Nordosten und Osten, im Westen und Südwesten an die Paulastraße und den Franziskaweg sowie im Süden und Südwesten an die Marien- und Industriestraße an. Es besteht somit im Nordwesten eine Angrenzung an das relativ ruhige Gebiet „Lohberger Entwässerungsgraben“ (ID 206, siehe unten). Das Gebiet war bereits im LAP der dritten Runde enthalten, durch den Einbezug der Kleingartenanlagen (siehe Kap. 6.2) hat jedoch eine deutliche Ausweitung in Richtung Norden stattgefunden. Hierbei wurden auch Teile des im LAP der dritten Runde festgelegten relativ ruhigen Gebiets „Lohberger Entwässerungsgraben“ integriert. Durch die vorhandene Flurstücksaufteilung ist das Gebiet an zwei Stellen optisch zerschnitten, einmal durch den Verbindungsweg zwischen





Paulastraße und Dorotheenstraße und einmal durch das Flurstück der Straße „Zum Fischerbusch“, welches auch quer durch die Freizeitanlage verläuft. Wie bereits beschrieben (siehe Kap. 6.3), muss bei einer Berücksichtigung dieses ruhigen Gebietes hierauf sachgerecht Rücksicht genommen werden. Das ruhige Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“ stellt einen innerörtlichen Erholungsraum dar, dessen Wegenetz mit einer wichtigen Verbindungsfunktion für die Umgebung fungiert. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der Weg am Lohberger Entwässerungsgraben im Norden der Fläche, der die Stadtteile Bruch und Lohberg miteinander verbindet.

- Ruhiges Gebiet „Rabekamp“ (ID: 106, siehe Abb. 33): Die Grünfläche am Rabekamp liegt zwischen der ehemaligen Zechenbahn im Westen sowie der parallel zum Gebiet verlaufenden



Abb. 33: Ruhiges Gebiet „Rabekamp“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

den Straße „Rabekamp im Osten. Nach Norden wird das Gebiet von der Hanielstraße, nach Süden von der Karl-Heinz-Klingen-Straße begrenzt. Neben großen Grünflächen, die hier als Wildblumenwiese bzw. als Streuobstwiese (mit Dinslakener Erinnerungsbäumen, siehe ruhiges Gebiet Schanzenwald) ausgebildet sind, gibt es einen Spielplatz auf der Fläche. Über das interne Wegenetz bestehen Anschlüsse an die umgebenden Straßen. Im Norden (getrennt durch die Hanielstraße) grenzt das relativ ruhige Gebiet „Ziegelstraßenwald“ (ID 210)



an, welches das Wegenetz nach Norden bis zur Ziegelstraße (L 4) fortsetzt. Bei diesem ruhigen Gebiet dominiert eher die Wegenetzfunktion, wobei die Qualitäten als innerörtlicher Erholungsraum ebenfalls vorhanden sind.

- Ruhiges Gebiet „Kiefernweg“ (ID: 107) (siehe Abb. 34): Das Gebiet liegt mittig zwischen und parallel zu Kiefernweg und Büngelerstraße und verbindet den Baumschulenweg, die Bün-

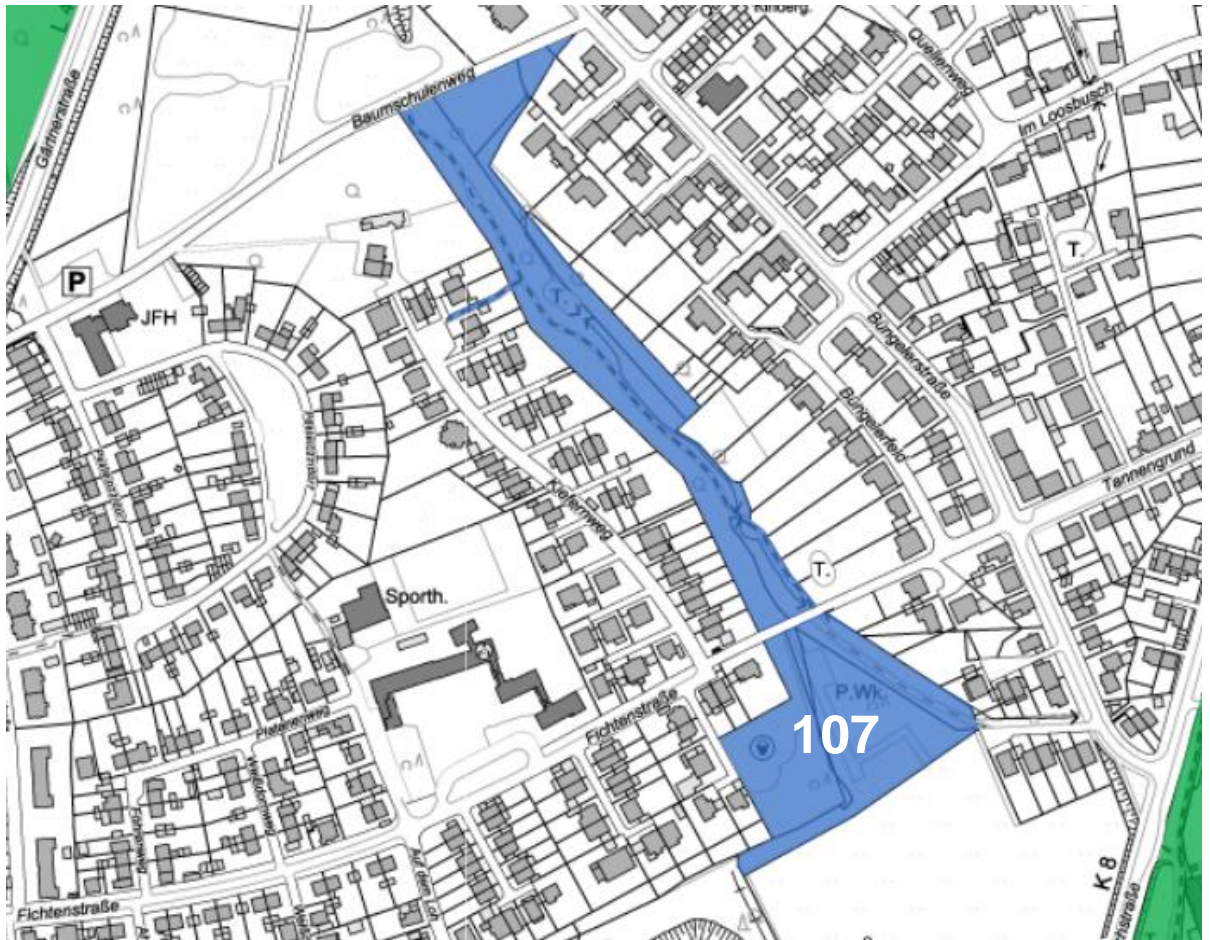


Abb. 34: Ruhiges Gebiet „Kiefernweg“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

gelerstraße, den Kiefernweg und die Fichtenstraße miteinander. Das Gebiet ist geprägt durch Waldflächen. Es handelt es sich um ein ruhiges Gebiet der Kategorie „Wegenetze- und -achsen“.

- Ruhiges Gebiet „Franzosenstraße“ (ID: 108, siehe Abb. 35 (westliche Fläche)): Das überwiegend durch Wald geprägte Gebiet verläuft westlich der und parallel zur Franzosenstraße. Im Norden wird es durch die Bergerstraße, im Westen durch den Verlauf eines Baches („Rollsiefen“) sowie die Heidebrinkstraße begrenzt. Das Gebiet ist zum größten Teil von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben und wird von diversen Wegen durchzogen. Das Gebiet stellt einen zusammenhängenden Naturraum dar.
- Ruhiges Gebiet „Schlägers Heide“ (ID: 109, siehe Abb. 35 (östliche Fläche)): Hierunter fallen die Waldflächen im östlichsten Teil von Dinslaken, die von der Bergerstraße, dem Verlauf des Baches „Schwarzer Siefen“ und den Stadtgrenzen zu Hünxe, Bottrop und Oberhausen lose umrahmt werden. Das Gebiet stellt das größte ruhige Gebiet der Stadt dar und umfasst mit seinen über 520 ha Fläche ca. 11% des gesamten Stadtgebietes. Es wird neben diversen Straßen und Wegen im Süden vom Rotbachweg durchlaufen. Das Gebiet war bereits im LAP





der dritten Runde enthalten, hat jedoch einige Anpassungen erfahren. So sind z.B. die inmit-  
ten der als forstwirtschaftlich festgesetzten Flächen enthaltenen landwirtschaftlichen Flächen

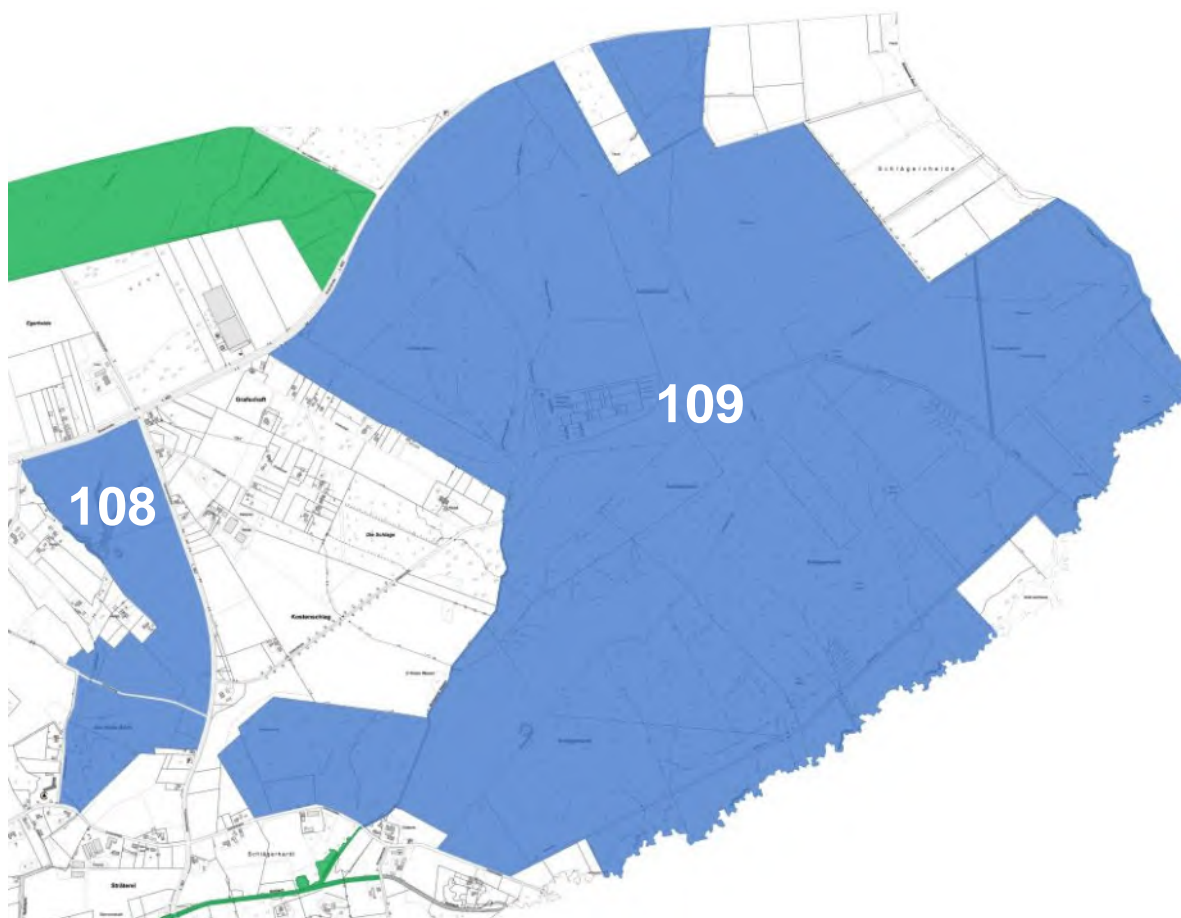


Abb. 35: Ruhige Gebiete „Franzosenstraße“ (links) und „Schlägers Heide“ (rechts); ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

ebenfalls Bestandteil des ruhigen Gebietes, um hier eine Zerstückelung zu vermeiden. Bei der Berücksichtigung des Gebietes im Rahmen anderer Planungen ist dieser Umstand sachgerecht zu werten. Es handelt sich beim ruhigen Gebiet „Schlägers Heide“ um ein Gebiet der Kategorie „Zusammenhängender Naturraum“.

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

### 6.3.2 Relativ ruhige Gebiete

- Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach West“ (ID: 201, siehe Abb. 36): Das Gebiet verläuft quer durch das westliche Stadtgebiet von der Stadtgrenze zu Voerde in Eppinghoven bis zur Thyssenstraße im Bereich des Gewerbegebietes Thyssenstraße. Es durchquert hierbei die Ortsteile Eppinghoven, Hagenviertel und Innenstadt und tangiert den Stadtteil Averbuch. Das Gebiet ist durch diverse querende Straßen (Eppinkstraße, Rotbachstraße, Gneisenaustraße, B 8, Kreuzstraße, Marktstraße, Duisburger Straße, Schloßstraße, L 1, Otto-Brenner-Straße)





in mehrere Teilabschnitte geteilt, soll jedoch aufgrund seiner funktionalen Zusammengehörigkeit als ein Gebiet betrachtet werden. Es bestehen sowohl an den querenden Straßen als auch unabhängig davon diverse Verbindungen ins Dinslakener Straßennetz sowie in andere

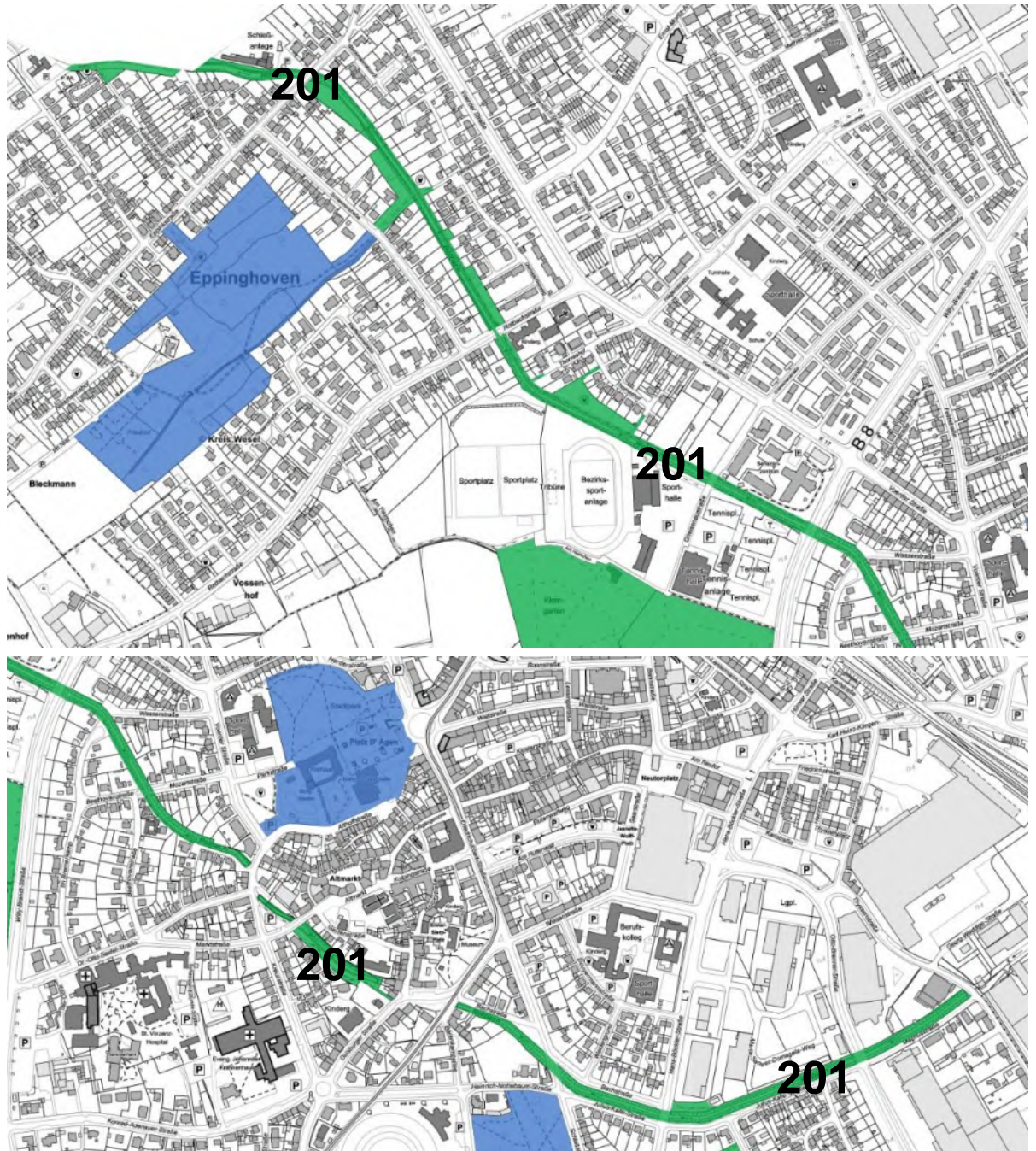


Abb. 36: Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach West“, Darstellung in zwei Teilabschnitten; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Wegenetze. Der Rotbachweg, der auf dieser Achse verläuft, wird in Richtung Voerde zunächst über vorhandene Straßen und im weiteren Verlauf (im Bereich der Stadtgrenze) wieder straßenunabhängig geführt. Richtung Osten ist ab der Thyssenstraße aktuell keine Verbindung entlang des Rotbaches gegeben, diese befindet sich aktuell im Bau bzw. in der Planung, so dass langfristig eine Verknüpfung zum relativ ruhigen Gebiet „Rotbach Mitte“ (ID 211) möglich wird. Der Rotbachweg verläuft ansonsten aber weiter durchs Stadtgebiet bis zur Stadtgrenze Bottrop (siehe auch weiter unten). Es handelt sich hierbei um ein Gebiet der Kategorie „Wegenetze und –achsen“.





- Relativ ruhiges Gebiet „Parkfriedhof“ (ID: 202, siehe Abb. 37): Das Gebiet liegt zwischen den Ortsteilen Eppinghoven und Innenstadt und wird im Norden und Nordwesten durch die Be-

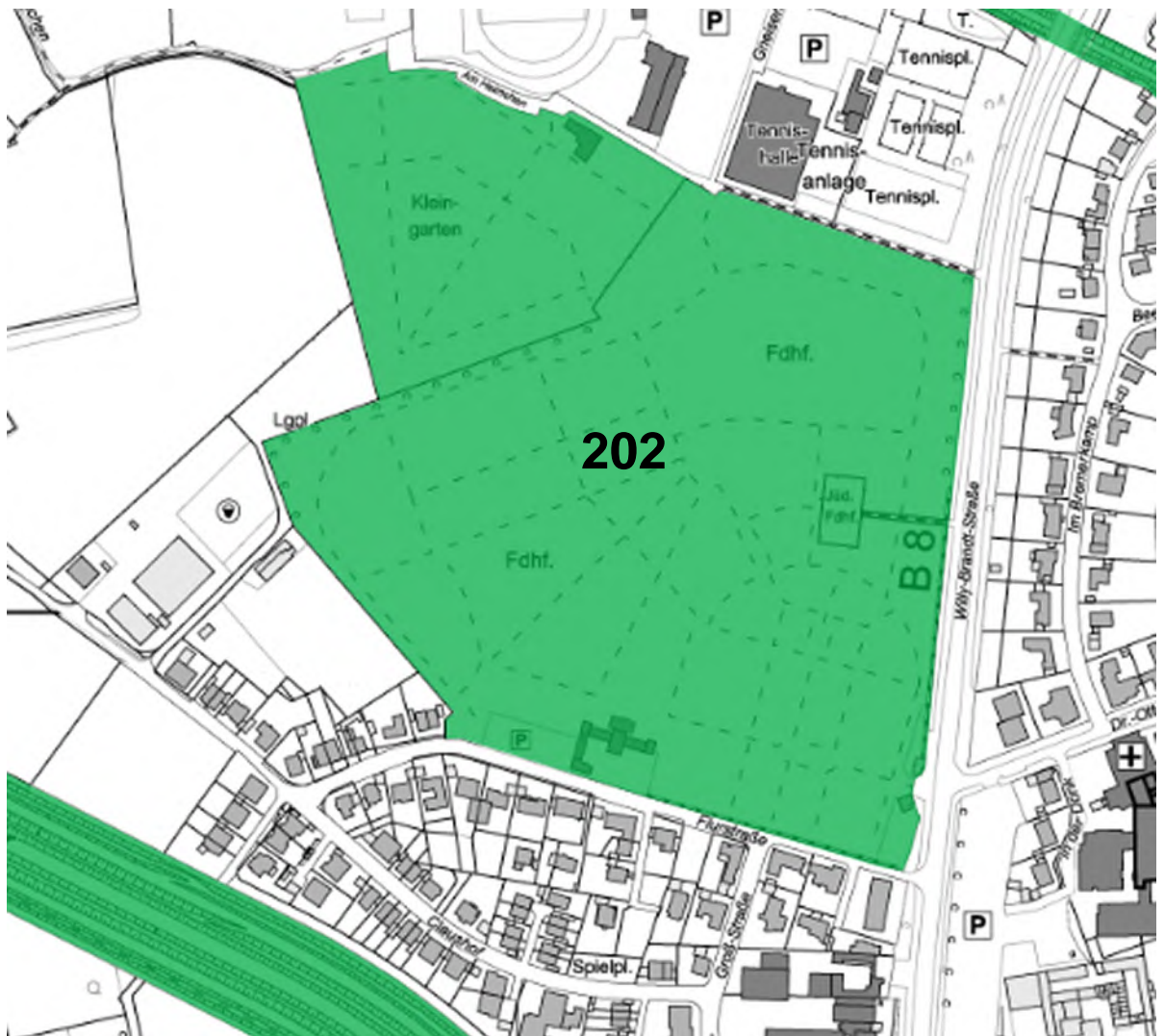


Abb. 37: Relativ ruhiges Gebiet „Parkfriedhof“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

zirkssportanlage an der Hans-Efing-Halle sowie den Weg „Am Heimchen“, im Süden durch die Flurstraße und im Osten durch die B 8 (siehe Kap. 2.1.3) eingerahmt. Den größten Teil des Gebietes nimmt der Parkfriedhof ein, der sich durch ein weit verzweigtes Wegenetz auszeichnet. Im Nordwesten befindet sich zudem eine Kleingartenanlage, die im Vergleich zum LAP der dritten Runde hier ergänzt wurde. Das Gebiet stellt einen innerörtlichen Erholungsraum dar.

- Relativ ruhiges Gebiet Emscher West (ID: 203, siehe Abb. 38): Die Emscher zieht sich durch das südwestliche Stadtgebiet von der Stadtgrenze zu Oberhausen bis zu ihrer Mündung in den Rhein (siehe auch „Ruhiges Gebiet Emschermündung“ (ID 101) oben). Aufgrund des nur zum Teil vorhandenen begleitenden Weges können jedoch nur Teile der Emscher als relativ ruhiges Gebiet bestimmt werden. Das relativ ruhige Gebiet Emscher West liegt zwischen der Heerstraße und der Willy-Brandt-Straße (B 8). Es durchquert als Wegeachse somit den Stadtteil Eppinghoven. Das Gebiet ist durch die Konrad-Adenauer-Straße in zwei Teilabschnitte getrennt, soll jedoch aufgrund seiner Zusammengehörigkeit als ein Gebiet betrachtet werden. In Richtung Rhein gibt es aktuell keinen Anschluss in Richtung des ruhigen







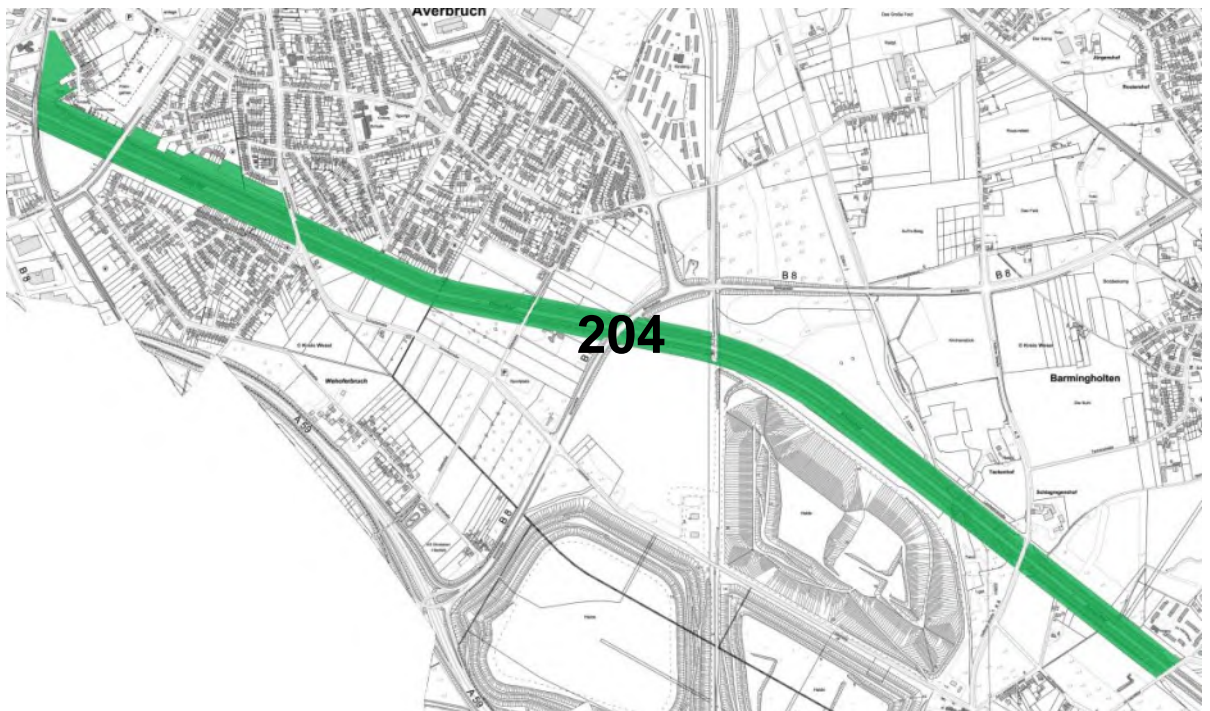


Abb. 40: Relativ ruhiges Gebiet „Emscher Ost“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

- Relativ ruhiges Gebiet „Kleingartenanlage Averbruch“ (ID: 205, siehe Abb. 39): Die Kleingartenanlage Averbruch liegt zwischen der Hans-Böckler-Straße (L 1), der Julius-Kalle-Straße,



Abb. 39: Relativ ruhiges Gebiet „Kleingartenanlage Averbruch“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

der Buchenstraße und der Eichenstraße im Nordwesten des Stadtteils Averbruch. Neben der Kleingartenanlage, die den größten Teil der Fläche einnimmt, gibt es hier noch einen an der



## Ruhige Gebiete

Hans-Böckler-Straße (L 1) gelegenen Bouleplatz. Das Gebiet lässt sich in die Kategorie „Innerörtlicher Erholungsraum“ einordnen.

- Relativ ruhiges Gebiet „Lohberger Entwässerungsgraben“ (ID: 206, siehe Abb. 41): Das Gebiet verläuft nördlich des Stadtteils Bruch entlang der Stadtgrenze zu Hünxe. Es verbindet in



Abb. 41: Relativ ruhiges Gebiet „Lohberger Entwässerungsgraben“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

West-Ost-Richtung die B 8 mit der Marthastraße und besitzt diverse Wegeverbindungen in den Stadtteil Bruch. Die wichtigste Anbindung, die selbst wiederum an diverse Straßen anschließt, ist die nördliche Verlängerung der Metastraße, die hier als Fuß- und Radweg weitergeführt wird. Die Fläche am Entwässerungsgraben selbst ist über einen Weg parallel des Grabens (teils auch beidseitig) erschlossen, wobei der Weg zum Teil auch auf Hünxer Stadtgebiet liegt. Im Osten der Fläche (zwischen der Elisenstraße und der Marthastraße) existiert kein selbstständig geführter Weg mehr, hier dient der nördliche Gehweg der Claudiastraße als Erschließung. Hier wurden auch einige Flächen angelegt, die die Grünfläche für den Aufenthalt erschließen. Südlich der Achse befinden sich Wohnbauflächen, im Norden (auf Hünxer Stadtgebiet) ausgedehnte landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Flächen für den Kiesabbau, die jedoch zum Teil nicht mehr bewirtschaftet werden und sich heutzutage als Seen (Tenderingsseen) mit umgebenden Wegen darstellen. Die Achse führt im Osten direkt zum ruhigen Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“ (siehe oben). Aufgrund der Lage des Gebietes parallel oder teils auf der Stadtgrenze können in diesem Lärmaktionsplan nur diejenigen Flurstücke, die sich in Dinslaken befinden, festgesetzt werden, obwohl der räumliche und funktionale Zusammenhang deutlich größer ist. Die Gemeinde Hünxe weist in ihrem LAP der vierten Runde jedoch keine ruhigen Gebiete aus<sup>47</sup>. Eventuell wird hier in einem zukünftigen LAP eine Anpassung erfolgen, so dass dann ein grenzübergreifendes (relativ) ruhiges Gebiet bei Planvorhaben Berücksichtigung finden kann. Das relativ ruhige Gebiet „Lohberger Entwässerungsgraben“ stellt ein Wegenetz dar.

- Relativ ruhiges Gebiet „Volkspark“ (ID: 207, siehe Abb. 42): Der Volkspark liegt zwischen der Weseler Straße (B 8), der Wohnbebauung an der Augustastraße, dem Adelgardweg und dem Augustaplatz, den Flächen der Realschule, des Dinamare und der Eissporthalle sowie

<sup>47</sup> Hünxe 2024: 20f





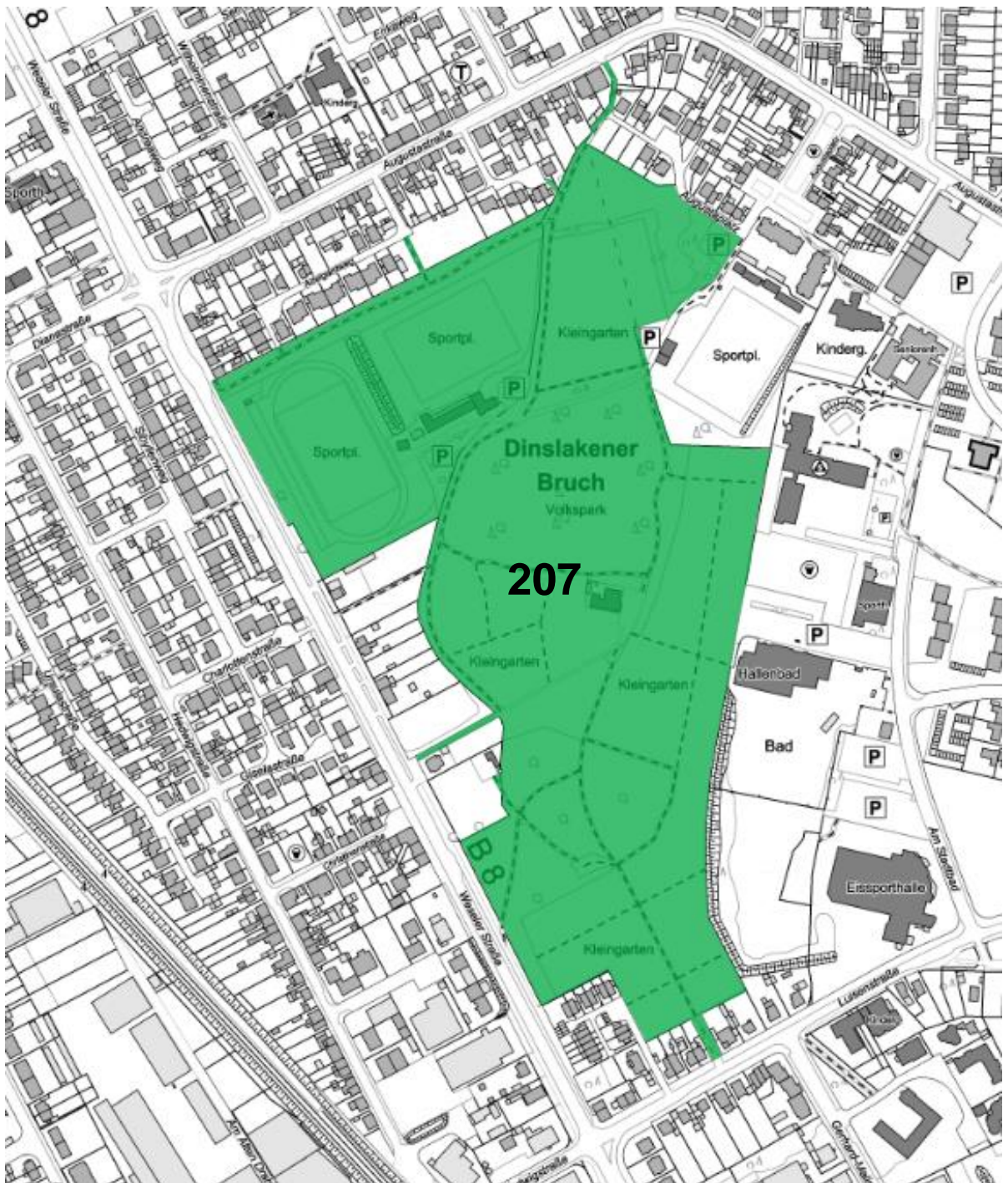


Abb. 42: Relativ ruhiges Gebiet „Volkspark“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

der Luisenstraße. Er enthält neben Wiesen- und Waldflächen auch Kleingartenanlagen und Sportflächen, ist jedoch als ein funktional zusammenhängendes Gebiet zu sehen. Durch das interne Wegenetz gibt es straßenunabhängige Verbindungen zwischen B 8, Augustastraße, Am Stadtbad, Adelgardweg, Augustaplatz und Luisenstraße sowie zu den Gebieten westlich der B 8 über eine Mittelinsel an der Christinenstraße. Die Bereiche entlang der B 8 sind hierbei die am meisten von Lärm belasteten. Der Volkspark ist vor allem durch seinen Charakter als innerörtlicher Erholungsraum geprägt, hat in Teilbereichen (v.a. westlicher und nördlicher Teil) aber auch die Funktion eines Wegenetzes.





- Relativ ruhiges Gebiet „Bergpark“ (ID: 208, siehe Abb. 43): Der Bergpark liegt auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Lohberg-Osterfeld östlich der Zechensiedlung Lohberg. Er wird



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

umschlossen von der L 1, der Straße Grünes Tor, der Wohnbebauung im Wohncluster und der Halde Lohberg-Nord. Der Bergpark stellt zwischen dem Wohngebiet im Norden und dem Gewerbegebiet im Süden das Mittelstück des ehemaligen Zechenareals dar. Neben einem Weiher im Westen finden sich wallartig angelegte Wiesenflächen in der Mitte sowie ein Spielplatz im Osten des Gebietes. Durch den „Lohberg-Corso“ besteht eine straßenunabhängige, parallel zur L 1 verlaufende Nord-Süd-Verbindung durch das gesamte ehemalige Zechengelände. Der Stadtteil Lohberg ist über Mittelinseln an der L 1 an den Bergpark angeschlossen, zudem besteht eine Verbindung in Richtung Ober-Lohberg-Allee. Der Bergpark wird in Zukunft durch den Bau der Nordtangente (siehe auch Kap. 7.2, Maßnahme **B1**), eine Umfahrung des Stadtteils Lohberg, von der Halde Lohberg-Nord abgeschnitten werden, was in folgenden Lärmaktionsplänen je nach Stand der Planungen Berücksichtigung finden muss. Durch eine spätere Nutzung der angrenzenden Halde Lohberg Nord als Freizeit- und Erholungsraum kann das relativ ruhige Gebiet Bergpark zudem einen deutlichen Flächenzuwachs erfahren. Aktuell läuft jedoch immer noch Verkehr zur nördlich angrenzenden Halde „Lohberg Nord Erweiterung“ über die Halde „Lohberg Nord“. Der Bergpark ist als innerörtlicher Erholungsraum zu werten.



- Relativ ruhiges Gebiet „Gärtnerhalde“ (ID: 209, siehe Abb. 44): Hierunter fallen die Waldflächen der Gärtnerhalde, die südlich der Halde Lohberg-Nord liegen, jedoch durch die Ober-

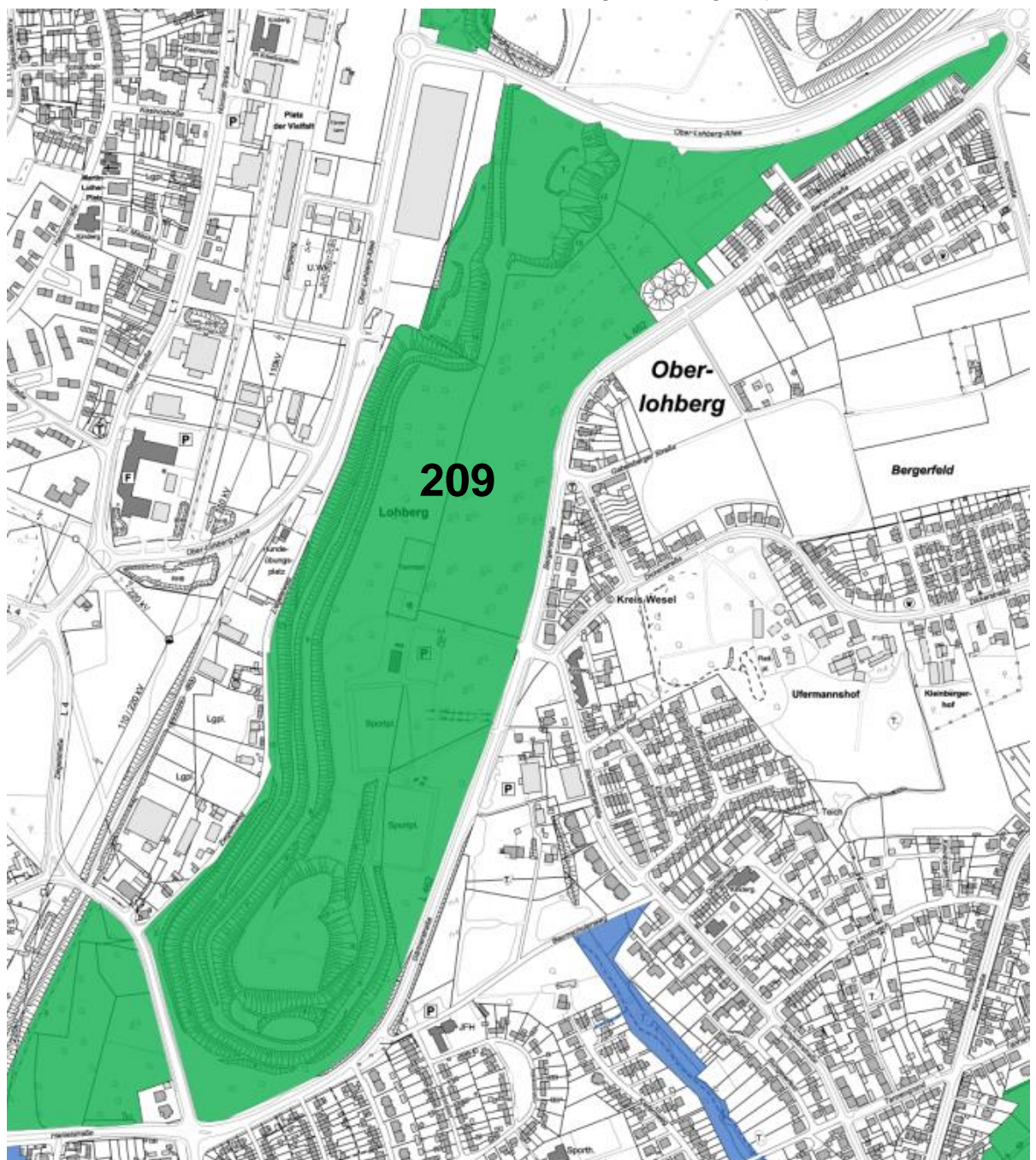


Abb. 44: Relativ ruhiges Gebiet „Gärtnerhalde“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Lohberg-Allee von dieser getrennt werden. Das ruhige Gebiet „Gärtnerhalde“ inkludiert den Sportplatz Oberlohberg und ist durch diverse Wege erschlossen und an die Umgebung angebunden. Obwohl künstlich geschaffen, hat das Gebiet durch seine intensive Begrünung wohl eher die Charakteristik eines zusammenhängenden Naturraumes als die eines innerörtlichen Erholungsraumes.

- Relativ ruhiges Gebiet „Ziegelstraßenwald“ (ID: 210, siehe Abb. 45): Das Gebiet befindet sich südwestlich der Gärtnerhalde (siehe oben) und wird umschlossen von der L 4 (siehe Kap.





2.1.6), der Hanielstraße und der ehemaligen Zechenbahn. Das Gebiet ist stark bewaldet, im Westen führt – parallel zur Zechenbahntrasse – ein Weg durch das Gebiet, der die Ziegel-



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

straße mit der Hanielstraße verbindet und im Süden an das Wegenetz des ruhigen Gebiets „Rabenkamp“ (ID 106) anschließt. Im Nordosten grenzt – getrennt von der L 4 – das relativ ruhige Gebiet „Gärtnerhalde“ (ID 209) an. Auch wenn das Gebiet einige Waldflächen umfasst, sind diese nur auf der Wegeachse von Nord nach Süd durchquerbar, wodurch das Gebiet eher eine Wegeachse darstellt.

- Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach Mitte“ (ID: 211, siehe Abb. 46): Das Gebiet umfasst die Flächen entlang des Rotbachs im Abschnitt zwischen der Krengelstraße und der Sterkrader Straße, parallel zu und mittig zwischen Karl-Heinz-Klingen-Straße und Krengelstraße. Der



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





flussbegleitende Rotbachweg wird hier in Form einer Überführung von der ehemaligen Zechenbahn gekreuzt. Es bestehen Anschlüsse ans umgebende Wegenetz. Das Gebiet stellt als Wegeachse eine funktionale Fortführung des relativ ruhigen Gebietes „Rotbach West“ dar, ist von diesem jedoch durch die Eisenbahnstrecke 2270 und die Flächen des ehemaligen Metallwerks getrennt. In Richtung Osten schließt sich das relativ ruhige Gebiet „Berthold-Schön-Weg“ an. Auch hier gibt es durch die Sterkrader Straße sowie den Kreuzungsbereich Karl-Heinz-Klingen-Straße / Ziegelstraße (L 4) / Oberhausener Straße (L 4) / Sterkrader Straße eine räumliche Trennung, obwohl ein funktionaler Zusammenhang besteht.

- Relativ ruhiges Gebiet Berthold-Schön-Weg (ID: 212, siehe Abb. 47): Das Gebiet beginnt östlich der Ziegelstraße (L 4), endet an der Kirchstraße (K 8) und liegt mittig zwischen und

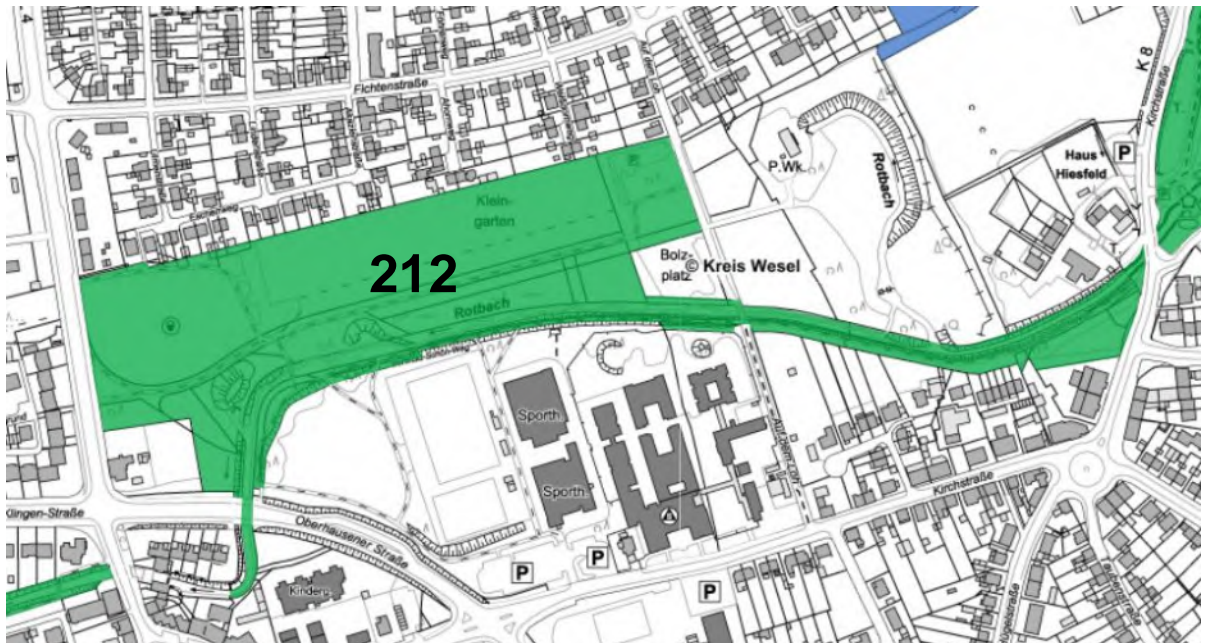


Abb. 47: Relativ ruhiges Gebiet „Berthold-Schön-Weg“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

parallel zu Fichtenstraße und Kirchstraße. Durch das Gebiet führt der Rotbachweg, der gemeinsam mit dem sonstigen Wegenetz Anschlüsse an die L 4 (Ziegelstraße und Oberhausener Straße), den Eschenweg, die Straße Auf dem Loh, die Kirchstraße und das Gustav-Heinemann-Schulzentrum bietet. Der Westen des Gebietes ist durch eine große Freifläche mit einem Spielplatz geprägt. Dieser besteht aus einzelnen Spielflächen und fügt sich in die umgebenden Wald- und Wiesenflächen ein. Im Norden des Gebietes schließt sich eine Kleingartenanlage an den Spielplatz an. Das Gebiet führt funktional gesehen das relativ ruhige Gebiet „Rotbach Mitte“ (ID 211) fort und wird – nur durch die Kirchstraße unterbrochen – wiederum vom relativ ruhigen Gebiet „Rotbachsee“ (ID 213) fortgeführt. Der nördliche und nordwestliche Teilbereich des Gebiets fungieren eher als innerörtlicher Erholungsraum, der südliche Teil mit dem Rotbachweg eher als Wegeachse bzw. –netz.

- Relativ ruhiges Gebiet „Rotbachsee“ (ID 213, siehe Abb. 48): Hierunter fällt ein vergleichsweise großes Gebiet, welches grob zwischen Kirchstraße und A 3 sowie zwischen Dickerstraße und Heistermannstraße bzw. Lingelmannstraße liegt. Das Gebiet enthält neben Waldflächen den namensgebenden Rotbachsee sowie die Flächen des ehemaligen Freibads



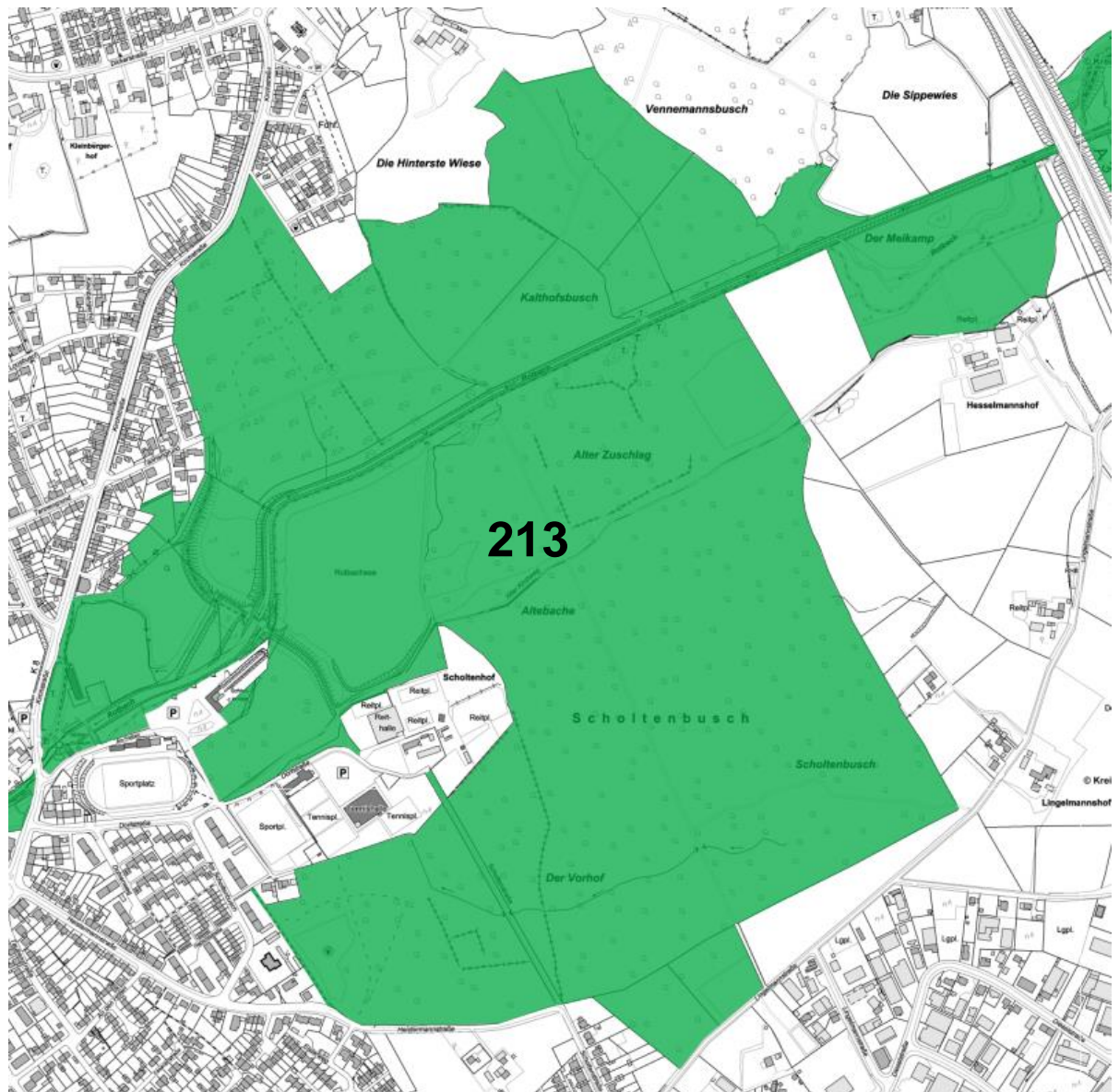


Abb. 48: Relativ ruhiges Gebiet „Rotbachsee“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

Hiesfeld und die Wassermühle mit Mühlenmuseum. Durch das Gebiet verläuft der Rotbachweg, zahlreiche Straßen und Wegen vernetzen das Gebiet innerlich sowie mit seiner Umgebung. Im Nordwesten schließen sich jeweils besiedelte Bereiche an, im Südwesten werden Freizeit- und Sportnutzungen von dem Gebiet umschlossen. Im Süden grenzen Wohnbebauung und das Gewerbegebiet Süd an. Das Gebiet schließt im Westen unmittelbar an das relativ ruhige Gebiet „Berthold-Schön-Weg“ (ID 212) an. Das im Osten angrenzende relativ ruhige Gebiet „Rotbach Ost“ ist durch die A 3 von diesem Gebiet getrennt, diese überquert den Rotbachweg hier als Überführung. Das relativ ruhige Gebiet „Rotbachsee“ stellt einen zusammenhängenden Naturraum dar, wobei der Rotbachweg natürlich eher eine Wegeachsenfunktion übernimmt.

- Relativ ruhiges Gebiet „Hühnerheide“ (ID: 214, siehe Abb. 49): Das Gebiet erstreckt sich von der L 4 im Westen bis zur Kurt-Schumacher-Straße im Norden, dem Gewerbegebiet Süd im Osten/Nordosten und zur B 8 (Brinkstraße) im Süden. Dieses Gebiet besteht aus räumlich





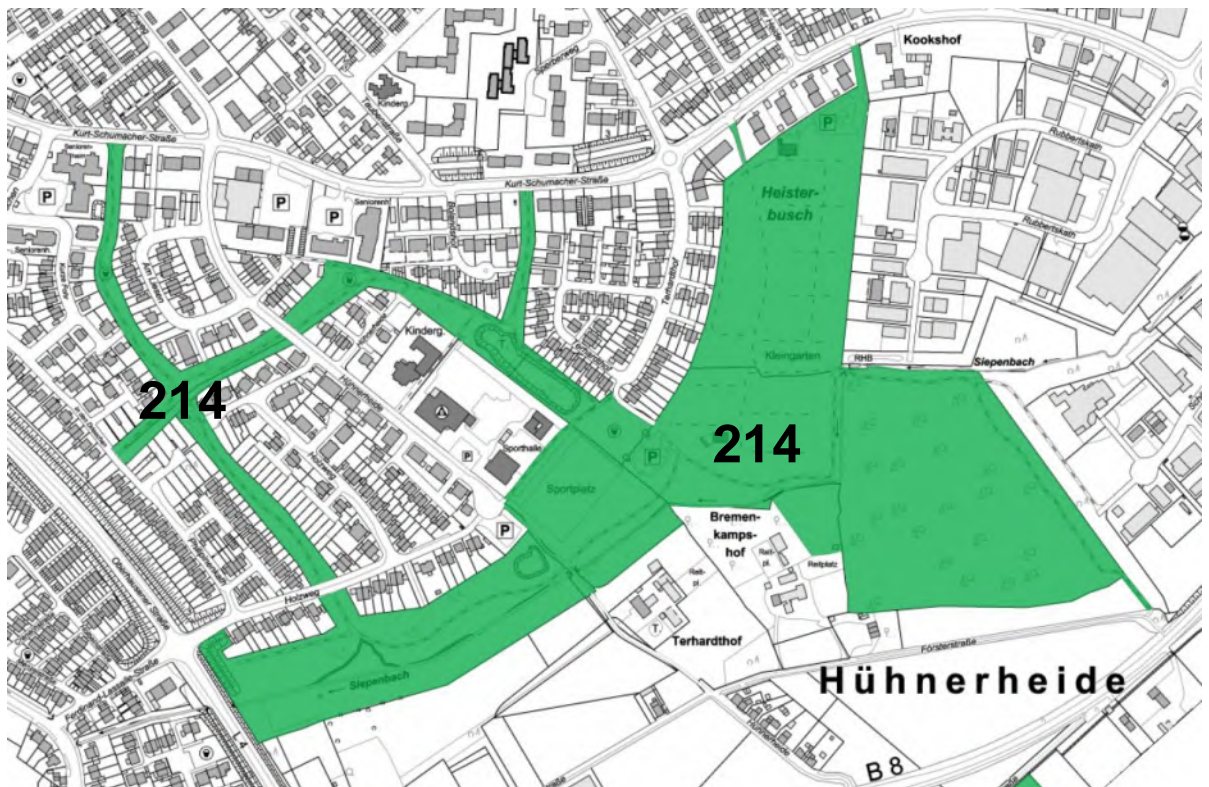


Abb. 49: Relativ ruhiges Gebiet „Hühnerheide“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

zusammenhängenden, sehr unterschiedlichen Teilgebieten. Während im westlichen Teil eher Wegenetze und parkähnliche Anlagen zu finden sind, gibt es im östlichen Teil große Waldflächen sowie eine Kleingartenanlage. Das Gebiet ist also als innerörtlicher Erholungsraum mit zum Teil überwiegender Wegenetzfunktion zu betrachten. Über die internen Wege bestehen Anbindungen in die umgebenden Straßen- und Wegenetze. Angrenzend und umgebend befinden sich die Wohnflächen des Wohngebietes Hühnerheide, die gleichnamige Grundschule, landwirtschaftliche Flächen sowie das Gewerbegebiet Süd.



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





## Ruhige Gebiete

- Relativ ruhiges Gebiet „Jägerstraße“ (ID: 215, siehe Abb. 50): Das Gebiet besteht aus Waldflächen südöstlich und parallel der Jägerstraße sowie parallel zur Stadtgrenze zu Oberhausen. Es schließt an die Wohnbebauung an der Jägerstraße an. Das Gebiet alleine ist eigentlich zu klein für ein ruhiges oder relativ ruhiges Gebiet. Die Stadt Oberhausen hat in ihrem Lärmaktionsplan jedoch angrenzend ein „relativ ruhiges Gebiet mit Prüfauftrag“ festgelegt<sup>48</sup>, welches einen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu dem Areal auf Dinslakener Stadtgebiet darstellt. Von daher wird das relativ ruhige Gebiet „Jägerstraße“ aus Dinslakener Sicht als nördliche Fortsetzung des Gebietes „Hühnerheide“ der Stadt Oberhausen (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen relativ ruhigen Gebiet der Stadt Dinslaken, ID 214) betrachtet. Im Zusammenhang mit dem Oberhausener Gebiet ist es dann als zusammenhängender Naturraum zu sehen.
- Relativ ruhiges Gebiet „Egerheide“ (ID: 216, siehe Abb. 51): Hierunter fallen die Waldflächen zwischen der Stadtgrenze zu Hünxe, der L 462 (siehe auch Kap. 2.1.8) und dem Waldfried-

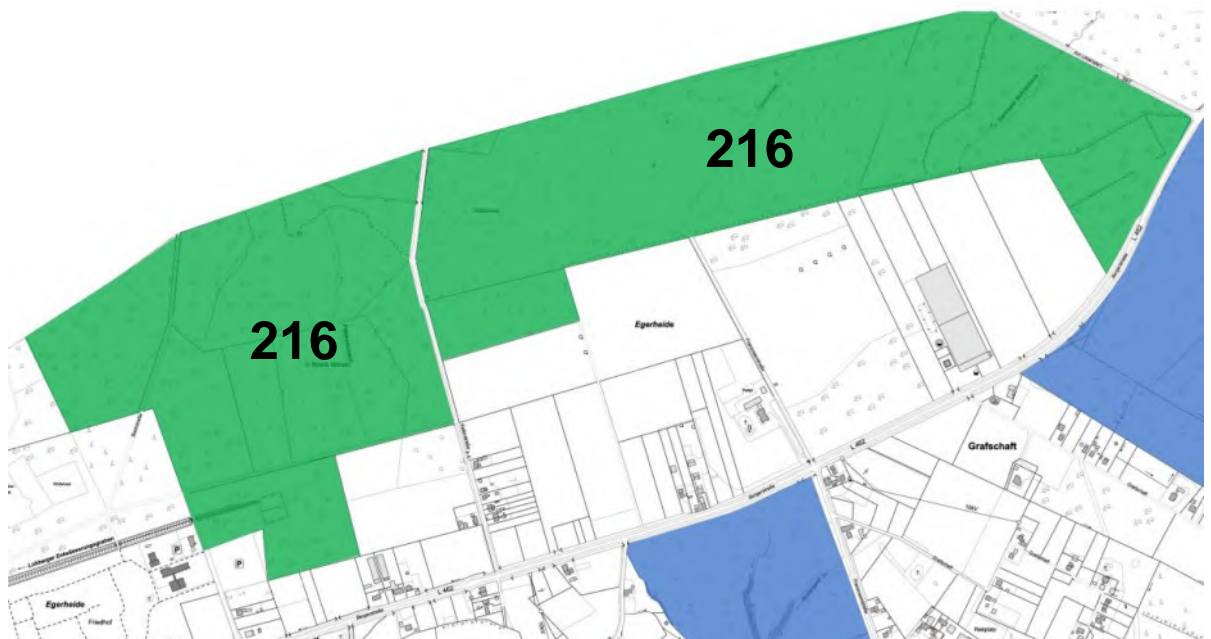


Abb. 51: Relativ ruhiges Gebiet „Egerheide“; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Grundlage von © Kreis Wesel)

hof. Letzterer konnte aufgrund der hohen Lärmbelastung durch die A 3 nicht in das relativ ruhige Gebiet inkludiert werden. Diverse (nur wenig befahrene) Straßen und Wege sorgen für eine durchgängige Erschließung und Anbindung an die Umgebung. Das Gebiet wird durch die flurstücksscharfe Abgrenzung in zwei Teile zerschnitten (das Flurstück der Keilerstraße konnte hier nicht inkludiert werden), die jedoch funktional und räumlich zusammenhängen. Nördlich des Gebietes schließen sich weitere großräumige Waldflächen an. Die Gemeinde Hünxe hat jedoch – wie beschrieben – bislang keine ruhigen Gebiete festgelegt. Es handelt sich beim relativ ruhigen Gebiet „Egerheide“ um einen zusammenhängenden Naturraum.

- Relativ ruhiges Gebiet „Rotbach Ost“ (ID: 217, siehe Abb. 52): Das Gebiet verläuft entlang des Rotbachweges zwischen der A 3 bis zur Straße „Schlägerheide“ und schließt angrenzende Wald- und Wasserflächen mit ein. Das Gebiet wird durch die Straßen „Hinter den

<sup>48</sup> Stadt Oberhausen 2021: 79





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

Kämpfen“ und „Franzosenstraße (L 397)“ in drei Teilbereiche zerschnitten. Es stellt als Wegeachse die Fortführung des relativ ruhigen Gebietes „Rotbachsee“ (ID 213) dar und verbindet dieses mit dem ruhigen Gebiet „Schlägers Heide“ (ID 109). Mit den relativ ruhigen und ruhigen Gebieten „Rotbach West“ (ID 201), „Rotbach Mitte“ (ID 211), „Berthold-Schön-Weg“ (ID 212), „Rotbachsee“ (ID 213), „Rotbach Ost“ und „Schlägers Heide (ID 109) besteht somit eine fast durchgängige West-Ost-Achse durch das Stadtgebiet, die wiederum direkt oder mittelbar an weitere ruhige und relativ ruhige Gebiete (IDs 102, 202, 103, 104, 205, 106, 107, 214) anschließt. Auch wenn hier zum Teil (v.a. im Bereich der B 8, der L 1 und der A 3) eine gewisse oder auch große Verlärmung besteht, wird durch den räumlichen und funktionalen Zusammenhang insgesamt ein großes Gebiet für ruhesuchende Menschen zur Verfügung gestellt.

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

Nachfolgende Tabelle (Tab. 5) gibt nochmal einen Überblick über die verschiedenen ruhigen Gebiete, ihre ungefähre Lage und die Einordnung in eine bestimmte Charakteristik.



Tab. 5: Überblick über die verschiedenen ruhigen und relativen Gebiete und ihre Charakteristika

ID	Name	Ungefähre Lage	Charakteristika
<b>Ruhige Gebiete</b>			
101	Emschermündung	An Rheinufer und Emschermündung	Zusammenhängender Naturraum Wegenetze und -achsen
102	Schanzenwald	Mittig im Stadtteil Eppinghoven	Innerörtlicher Erholungsraum Wegenetze und -achsen
103	Stadtpark	Nördlich der Altstadt in der Mitte der Innenstadt	Innerörtlicher Erholungsraum Wegenetze und -achsen
104	Bärenkamp	Nordöstlich des Geländes der ehemaligen Trabrennbahn	Innerörtlicher Erholungsraum
105	Freizeitanlage Lohberg	Zwischen den Stadtteilen Bruch und Lohberg	Innerörtlicher Erholungsraum Wegenetze und -achsen
106	Rabenkamp	Zwischen Zechenbahn und Wohngebiet am „Rabenkamp“	Innerörtlicher Erholungsraum Wegenetze und -achsen
107	Kiefernweg	Zwischen Kiefernweg und Büngelerstraße	Wegenetze und -achsen
108	Franzosenstraße	Westlich der Franzosenstraße, zwischen Bergerstraße und Dickerstraße	Zusammenhängender Naturraum
109	Schlägers Heide	Östlichster Teil des Stadtgebietes	Zusammenhängender Naturraum
<b>Relativ ruhige Gebiete</b>			
201	Rotbach West	Entlang des Rotbachs zwischen Stadtgrenze Voerde und Thyssenstraße	Wegenetze und -achsen
202	Parkfriedhof	Westlich der Willy-Brandt-Straße (B 8), zwischen Voerder Straße (K 17) und Flurstraße	Innerörtlicher Erholungsraum
203	Emscher West	Entlang der Emscher zwischen Heerstraße (L 396) und Willy-Brandt-Straße (B 8)	Wegenetze und -achsen
204	Emscher Ost	Entlang der Emscher zwischen der Straßenbahntrasse und der Straße „Im Hardtfeld“	Wegenetze und -achsen
205	Kleingartenanlage Averbruch	Zwischen Hans-Böckler-Straße (L 1), Julius-Kalle-Straße, Buchenstraße und Eichenstraße	Innerörtlicher Erholungsraum





ID	Name	Ungefähre Lage	Charakteristika
206	Lohberger Entwässerungsgraben	Entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens bzw. der Stadtgrenze zu Voerde und Hünxe, zwischen der Weseler Straße (B 8) und der Marthastraße	Wegenetze und –achsen
207	Volkspark	Östlich der Weseler Straße (B 8), zwischen Augusta- und Luisenstraße	Innerörtlicher Erholungsraum Wegenetze und –achsen
208	Bergpark	Mittig im ehemaligen Zechengelände, westlich der Halde Lohberg-Nord	Innerörtlicher Erholungsraum
209	Gärtnerhalde	Zwischen Ober-Lohberg-Allee und Gärtnerstraße / Bergerstraße (L 462), südlich der Halde Lohberg-Nord	Zusammenhängender Naturraum
210	Ziegelstraßenwald	Zwischen Ziegelstraße (L 4), Hanielstraße und ehemaliger Zechenbahn	Wegenetze und –achsen
211	Rotbach Mitte	Entlang des Rotbachs zwischen Krengelstraße und Sterkrader Straße	Wegenetze und –achsen
212	Berthold-Schön-Weg	Entlang des Rotbachs zwischen Oberhausener Straße (L 4) und Kirchstraße (K 8), inkl. der Grünflächen zwischen Ziegelstraße und Auf dem Loh, südlich der Fichtenstraße	Innerörtlicher Erholungsraum Wegenetze und –achsen
213	Rotbachsee	Östlich der Kirchstraße, nordöstlich des Stadtteils Hiesfeld, entlang des Rotbachs zwischen Kirchstraße und Autobahn A 3	Zusammenhängender Naturraum Wegenetze und –achsen
214	Hühnerheide	Südlich der Kurt-Schumacher-Straße, im und südlich/ südöstlich/ östlich des Wohngebietes „Hühnerheide“	Innerörtlicher Erholungsraum Wegenetze und –achsen
215	Jägerstraße	Südöstlich der Jägerstraße an der Stadtgrenze zu Oberhausen	Zusammenhängender Naturraum (in Verbindung mit Oberhausener Gebiet)
216	Egerheide	Südlich der Stadtgrenze zu Hünxe, zwischen Waldfriedhof und Am Uhlensterz (L 397)	Zusammenhängender Naturraum
217	Rotbach Ost	Entlang des Rotbachs zwischen Autobahn A 3 und der Straße „Schlägerheide“	Wegenetze und -achsen

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



## 7. MAßNAHMEN

Ein wesentlicher Bestandteil von Lärmaktionsplänen ist die Entwicklung von Maßnahmen zur Lärm-minderung und zum Schutz ruhiger Gebiete, jeweils in einem Zeithorizont von fünf Jahren. Ebenso sollen bereits vorhandene, geplante und zukünftige Maßnahmen aus der Stadt- und Mobilitätspla-nung aufgelistet werden, die über ein Potential zur Lärm-minderung verfügen.

In diesem Kapitel werden daher sowohl Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der dritten Runde (siehe Kap. 1.5) dargestellt und aktualisiert, als auch Maßnahmen aus anderen Planungen und Kon-zepten dargestellt, die Einfluss auf die Straßenverkehrslärm-entwicklung haben. Zusätzlich wird dar-gestellt, welche Maßnahmen positiv auf die ermittelten besonderen Problemlagen (siehe Kap. 4) und die ruhigen Gebiete (siehe Kap. 6) wirken können.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich auf der einen Seite um Maßnahmen handelt, die nicht aus der Lärmaktionsplanung, sondern aus anderen Planverfahren stammen. Auf der anderen Seite handelt es sich bei den Maßnahmen, die aus der Lärmaktionsplanung entwickelt wurden, zunächst lediglich um Maßnahmenvorschläge. Jede einzelne Maßnahme muss im Rahmen der Umsetzung dieses Lärmaktionsplanes nach dessen Beschluss zunächst mit allen zuständigen Beteiligten diskutiert werden. Die Lärmaktionsplanung ist jeweils nur ein Aspekt von vielen, der bei Planungen im städti-schen Raum berücksichtigt werden muss. Im Rahmen der folgenden Runden der Lärmaktionspla-nung soll dann dargestellt werden, inwieweit die Maßnahmen umgesetzt werden konnten. Wenn eine Maßnahme nicht umgesetzt werden konnte oder sich bei der Prüfung auf Umsetzbarkeit her-ausgestellt hat, dass eine Maßnahme voraussichtlich nicht den gewünschten Effekt erzielen kann, soll dies ebenfalls dargestellt werden.

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

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

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

Die besten Erfolgchancen ergeben sich durch eine integrierte, ganzheitliche Betrachtung des Prob-lems und ein strategisches Vorgehen bei der Bekämpfung des Lärms und seinen Ursachen. Neben konkreten möglichen Maßnahmen der vier Maßnahmentypen werden deshalb im Folgenden auch grundsätzliche konzeptionelle Strategien und Handlungsansätze genannt. Eine Bündelung und Kombination von Maßnahmen ist hierbei oft empfehlenswert und sollte immer mitgedacht werden. Zu einer besseren Übersicht werden am Ende des Kapitels alle aktuell laufenden, geplanten, aktu-alisierten und neuen Maßnahmen in einer Tabelle übersichtlich zusammengefasst und mit einer groben Bewertung versehen.



Es muss darauf hingewiesen werden, dass eines der größten Hindernisse bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung die Verteilung der rechtlichen Zuständigkeiten (Bund, Land, Kreis, Kommune) und die unterschiedlichen rechtsverbindlichen Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Schallsituation (siehe auch Kap. 1.2.4) sind. Solange diese sowie die daraus resultierenden Bewertungen der Ergebnisse nicht angeglichen sind und die Umsetzung über die Zuständigkeitsgrenzen hinweg nicht verbindlich sind, werden sich Verbesserungen der Lärmsituation nur sehr langsam und lokal begrenzt ergeben. Es gibt seit mindestens 15 Jahren eine Lücke zwischen den wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Lärmwirkung und der Umsetzung in den gesetzlichen Vorgaben<sup>49</sup>, die auf lokaler Ebene nicht geschlossen werden kann.

In den folgenden Kapiteln werden jeweils sowohl grundsätzliche Ansätze zur Lärminderung des entsprechenden Maßnahmenpaketes dargestellt als auch die thematisch hierzu passenden vorhandenen, umgesetzten, in Umsetzung befindlichen, geplanten oder neu angedachten Maßnahmen genannt. Die Maßnahmen werden jeweils mit einer Identifikationskennziffer (z.B. **A1**) versehen, hierbei wird die Nummerierung aus dem Lärmaktionsplan der dritten Runde zum Teil übernommen, fortgeführt und zum Teil überarbeitet.

### 7.1. Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm

In diesem Kapitel werden Maßnahmen beschrieben, die zu einer Vermeidung von Verkehrslärm beitragen können.

Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm zielen darauf ab, Verkehr gar nicht erst entstehen zu lassen oder den Verkehr auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Durch Etablierung einer „Stadt der kurzen Wege“, d.h. durch die räumliche Mischung von Nutzungen (z.B. Wohnen und Arbeiten) und/oder die Verdichtung von Nutzungen kann das Verkehrsaufkommen reduziert werden, da die Notwendigkeit, einen (langen) Weg zurückzulegen, sinkt. Je weniger Verkehr erzeugt wird, desto weniger Lärm wird emittiert.

Durch die relativ kompakte Stadtstruktur von Dinslaken liegen die verschiedenen Daseinsgrundfunktionen in der Regel in einer für den Fuß- oder Radverkehr idealen Entfernung. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch ordnungsrechtliche, infrastrukturelle, informationsbezogene oder sonstige Maßnahmen ist in den letzten Jahren ein wichtiges Thema innerhalb verschiedener Konzepte, Pläne, Maßnahmen und Grundsatzbeschlüsse (z.B. Klimaschutzkonzept<sup>50</sup> und Luftreinhalteplan<sup>51</sup>) geworden. Im Rahmen der Bauleitplanung wird die kompakte Stadtstruktur durch den Flächennutzungsplan und die hieraus entwickelten Bebauungspläne weiterhin forciert. Das Einzelhandelskonzept der Stadt<sup>52</sup> trägt ebenso dazu bei, ein funktionierendes Nahversorgungsnetz zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Derjenige Verkehr, der nicht vermieden werden kann, soll möglichst auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, d.h. den Fußverkehr, den Radverkehr oder den ÖPNV verlagert werden. Die Lärmreduktion geschieht hier entweder durch die Nutzung eines lärmarmen Verkehrsmittels - die Fahrt mit

<sup>49</sup> siehe auch Stadt Dinslaken 2021: 73

<sup>50</sup> Stadt Dinslaken 2012

<sup>51</sup> Bezirksregierung Düsseldorf 2011

<sup>52</sup> Stadt Dinslaken 2013





## Maßnahmen

einem Fahrrad ist beispielsweise in der Regel leiser als die Fahrt mit einem Auto - oder die Bündelung von Wegen: Beispielsweise fasst ein Linienbus mehr als 50 Menschen, d.h. so viel wie 10 vollbesetzte fünfsitzige PKW, bei Schienenfahrzeugen ist die Kapazität deutlich höher.

Die Effekte der Maßnahmen aus dem Bereich der Vermeidung von Verkehrslärm können nicht genau beziffert werden, da hier nur mittel- bis langfristig eine Veränderung erzielt werden kann und diese zudem nicht unmittelbar eintritt. So kann es natürlich sein, dass Menschen durch eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur lieber aufs Fahrrad steigen und dadurch auf Autofahrten verzichten, aber diese Änderungen des persönlichen Verhaltens können nur schwer nachvollzogen werden. Einen Hinweis kann der Vergleich der im Jahr 2020 durchgeführten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten mit zukünftigen Untersuchungen geben und somit helfen, Tendenzen im Verhalten nachvollziehbarer zu machen. Die Effekte auf die Lärmbelastung werden mit einer geschätzten maximalen Senkung um 3 dB(A)<sup>53</sup> eingestuft.

Die Maßnahmen aus dem Bereich der Vermeidung von Verkehrslärm sollten auch deswegen nicht unerwähnt bleiben, da sie wichtiger Bestandteil anderer Konzepte, Projekte und Maßnahmen sind. Es ergeben sich jeweils auch weitere positive Effekte auf die Stadt Dinslaken und ihre Bürger\*innen, ebenso können sich Synergieeffekte untereinander und mit anderen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ergeben. Ihre Entwicklung und ggf. ihr Einfluss auf die Lärminderung soll in folgenden Lärmaktionsplänen weiterverfolgt werden:

- **A1 Entwicklung des Bahnhofsplatzes zu einer Mobilstation:** Der Bahnhof und der Bahnhofsplatz sind als bedeutender Eingangs- und Ankunftsbereich zur Innenstadt von Bedeutung für die gesamte Stadt. Der Bereich stellt einen zentralen Knotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs und den größten inter- und multimodalen Verknüpfungspunkt in der Stadt dar. Die heutige Situation mit großen funktionalen und gestalterischen Defiziten macht aus vielerlei Gründen eine Neustrukturierung und Umgestaltung erforderlich, das Ziel ist eine Neugestaltung des Platzes als barrierefreie Mobilstation. Hierdurch kann mittel- bis langfristig der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln verbessert und KFZ-Verkehr vermieden werden. Erste Baumaßnahmen sind bereits erfolgt. Der Umbau des zentralen Platzbereiches inklusive des Busbahnhofes soll in den nächsten Jahren folgen.
- **A2 Umbau von Straßen(-abschnitten):** Durch den Um- oder Ausbau von Straßen(-abschnitten) können sich positive Effekte bezüglich einer Lärminderung ergeben. Die Neuaufteilung eines Straßenquerschnitts kann Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr oder den ÖPNV bedeuten. Ebenso kann der Umbau von Kreuzungen (z.B. zu Kreisverkehren) für einen sichereren und geregelteren Ablauf sorgen. Da aktuell aus verschiedenen Gründen durch die Stadt Dinslaken keine Straßenausbauten geplant sind, kann hier nur auf die allgemeine Notwendigkeit dieser Faktoren im Rahmen von anstehenden Planungen hingewiesen werden. Die im Lärmaktionsplan der dritten Runde aufgeführten Maßnahmen **A2.1 Überarbeitung der Karl-Heinz-Klingen-Straße** und **A2.2 Umbau der Sterkrader Straße** sind zwar weiterhin in Planung, eine Umsetzung ist innerhalb der nächsten Jahre aber eher unwahrscheinlich. Daher werden diese im Rahmen der Lärmaktionsplanung zunächst nicht

---

<sup>53</sup> Richard 2018



weiter explizit genannt, aber die Entwicklung hier – wie bei allen anderen Straßenumbaumaßnahmen – weiter beobachtet.

- **A3 Förderung des Fuß- und Radverkehrs:** Das im Jahr 2017 beschlossene Fuß- und Radverkehrskonzept, das neben einer Analyse der Ist-Situation ein breites Bündel an Maßnahmen, die die Förderung des Fuß- und Radverkehrs unterstützen / ermöglichen sollen, wird weiterhin sukzessive umgesetzt. In dem Bereich der Fuß- und Radverkehrsplanung konnten in den vergangenen Jahren diverse Maßnahmen umgesetzt werden, von denen im Folgenden einige beispielhaft genannt werden sollen:
  - Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements setzt die Stadt weiterhin auf den Einsatz von Diensträdern und Dienst-Pedelecs.
  - **A3.1 (ERLEDIGT) Verbesserung des Radweges an der L 1 (Hünxer Str.):** Im Bereich zwischen der Grabenstraße und der Knappenstraße wurde in Kooperation zwischen der Stadt Dinslaken und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW der in Fahrtrichtung Innenstadt gelegene Radweg im Bestand erneuert und in Teilbereichen verbreitert. Die Maßnahme wurde abgeschlossen und muss daher nicht weiterverfolgt werden.

Folgende Maßnahmen im Bereich der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind noch nicht (oder nicht vollständig) umgesetzt oder als dauerhafte Maßnahmen weiter zu verfolgen:

- **A3.2 Netzschluss an der L 1 (Hünxer Str.):** Vom Bahnhof kommend gibt es im Übergang von der Wielandstraße zur Hünxer Straße für Radfahrer keine attraktive Radverkehrsführung. Der Netzschluss kann aufgrund ordnungsrechtlicher Probleme derzeit nicht umgesetzt werden. Es wird weiterhin nach einer Lösung gesucht.
- **A3.3 Netzschluss beim Rotbachweg:** In einem Teilabschnitt des Rotbachweges im Gewerbegebiet Thyssenstraße ist derzeit keine gesicherte Durchgängigkeit in der wichtigen Relation zwischen Hiesfeld und der Innenstadt gegeben. Durch den Bau eines entsprechenden Weges soll diese Netzlücke geschlossen werden, die Arbeiten sollen in 2024 beginnen.
- **A3.4 Zechenbahntrasse Lohberg:** Die ehemalige Zechenbahntrasse (Lohbergtrasse) kann als Fuß- und Radweg eine attraktive Verbindung zwischen der ehemaligen Zeche Lohberg und dem Emscherweg schaffen. Die Stadt Dinslaken und der Regionalverband Ruhr legen weiterhin großen Wert auf eine Nutzbarmachung der Trasse für den Radverkehr sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr und sind hierzu im regelmäßigen Austausch.
- **A3.5 Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs in der Signaltechnik:** Die Situation für den Fuß- und Radverkehr im Bereich von signalgeregelten Knotenpunkten stellt derzeit vielerorts ein wesentliches Hemmnis im Sinne einer Förderung der Nahmobilität dar. In der Öffentlichkeit führt das Anfordern des Grüns für den querenden Fuß- und Radverkehr in der Nebenrichtung entlang der klassifizierten Straßen immer wieder zu großer Kritik. Die mitunter langen Wartezeiten



sind unkomfortabel und erhöhen das Risiko von Rotlichtverstößen. Eine Verbesserung verspricht sich die Stadt in diesem Punkt im Wesentlichen durch die Berücksichtigung folgender Bausteine:

- Prüfung und Anpassung der Signalzeitenpläne, so dass die Nebenrichtung des Fuß- und Radverkehrs möglichst ohne Anforderung in den Umlaufzeitenplan integriert wird,
- Prüfung der Einrichtung von Signalgebern für Radfahrende.

In Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulasträger Straßen.NRW werden aktuell Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr in der Signaltechnik an der B 8 sowie der L 4 geprüft (siehe auch **C1**).

- **A3.6 Markierung von Radverkehrsinfrastruktur:** Ein besonderes Konflikt- und Gefährdungspotenzial für den Radverkehr stellen Knotenpunkte, Einmündungen und Ausfahrten dar. Neben der Prüfung des Bedarfes für eine bauliche Umgestaltung stellt auch die Markierung eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Im Bereich der Augustastraße und Luisenstraße wurden im Jahr 2022 Radverkehrsfurten rot eingefärbt. Dies soll die Aufmerksamkeit und somit die Sicherheit für Radfahrende erhöhen. Eine flächenhafte Ausweitung der Maßnahme über das gesamte Stadtgebiet ist beabsichtigt, eine erste Förderzusage von Seiten des Landes liegt hierzu vor.
- **A3.7 Sperrpfosten und Umlaufschranken:** Sperrpfosten, Umlaufschranken und andere Absperreinrichtungen sind in der Vergangenheit oft aus sehr differenzierten Gründen im Stadtgebiet verteilt worden. Sie stellen jedoch für den Fuß- und Radverkehr vielerorts eine Behinderung oder Gefährdung dar. Auf der Grundlage einer Neubewertung auf der Grundlage eines verwaltungsintern erarbeiteten Handlungsleitfadens sowie dem Erlass des Verkehrsministeriums aus dem Januar 2024<sup>54</sup> sollen alle aufgestellten Absperreinrichtungen sukzessive auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden und die Anlage von neuen Absperreinrichtungen systematisch erfolgen.
- **A3.8 Regionales Radwegenetz (RRWN):** Der Regionalverband Ruhr hat in Zusammenarbeit mit seinen angehörigen Kommunen und Kreisen ein regionales Radwegenetz entwickelt<sup>55</sup>. Hierin enthalten sind unter anderem hochwertige Radwegeverbindungen in den Relationen Duisburg/Oberhausen ⇔ Dinslaken ⇔ Voerde ⇔ Wesel sowie Dinslaken ⇔ Hünxe und Dinslaken ⇔ Bottrop. Diese Routen weisen ein hohes Potenzial für Radpendelnde auf. Aktuell sind die Routen nur grob festgelegt, hier sind zukünftig weitere Untersuchungen nötig. Die Stadt Dinslaken erarbeitet zusammen mit dem Kreis Wesel sowie den Städten Wesel und Voerde aktuell eine Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Wesel ⇔ Voerde ⇔ Dinslaken. Mit der Fertigstellung der Studie wird Ende 2024 / Anfang 2025 gerechnet. Hier werden Synergien zu dem von der Landesregierung aktuell in Arbeit befindlichen landesweiten Radvorrangnetz gesehen.

---

<sup>54</sup> MUNV 2024

<sup>55</sup> siehe RVR 2018b





- **A3.9 Weiterentwicklung des lokalen Radnetzes:** Neben den Radverbindungen mit regionaler Bedeutung (siehe **A3.8**) wird auch das lokale Netz laufend weiterentwickelt. Auf Basis des im Fuß- und Radverkehrskonzept entwickelten Netzes<sup>56</sup> werden Radverkehrsachsen definiert, die eine besondere Rolle in der intrakommunalen Verknüpfung haben. Die Grundlage sollen zwei geplante Achsen durch die Innenstadt bilden, das System soll sich mittelfristig aber durch das gesamte Stadtgebiet ziehen. Die Konzentration auf die Achsen wird als zielführend betrachtet, da so Planungen und Umsetzungen mit einem hohen Kosten-Nutzen-Faktor prioritär behandelt werden können. Es bleibt abzuwarten, inwieweit und wann die Planungen letztendlich auch umgesetzt werden können. Für die Qualitätssteigerung des Radverkehrs reicht das Aufstellen eines Verkehrszeichens meist nicht aus, sodass teils aufwändige Umbaumaßnahmen nötig sein können. Das lokale Radnetz muss hierbei in das regionale Radnetz eingebunden bzw. daran angeschlossen werden. Im Rahmen der Umsetzung des aktuell in Aufstellung befindlichen „Masterplan Grün“ der Stadt Dinslaken ergeben sich weitere Synergieeffekte.
- **A3.10 Berücksichtigung von Quartierswegen:** Neben den wichtigen Radverbindungen (siehe **A3.8** und **A3.9**) sind auch kleinere Wege in den einzelnen Quartieren ein wichtiger Baustein der Nahmobilität. Diese oft kurzen Wege stellen praktische Abkürzungen quer durch das Quartier dar, sind hierbei aber eher für den Fußverkehr relevant. In der Vergangenheit wurden viele solcher Wege geplant (z.B. im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen), oft aber nicht umgesetzt. Diese Wege sollten möglichst hergestellt werden, um das Wegenetz zu erweitern. Ebenso müssen bei der Aufstellung zukünftiger Pläne solche Wegenetze und deren Anschlüsse an die Umgebung immer mitgedacht und entsprechend berücksichtigt werden. Im Rahmen der Umsetzung des aktuell in Aufstellung befindlichen „Masterplan Grün“ der Stadt Dinslaken ergeben sich weitere Synergieeffekte.
- **A3.11 (ehemals N5) Berücksichtigung von Lastenrädern:** Lastenräder stellen eine Alternative zum Transport per KFZ dar, insbesondere von Transportgütern, die mit einem herkömmlichen Fahrrad nicht oder nur umständlich transportiert werden können (z.B. Wocheneinkauf). Neben einer Berücksichtigung von (Leih-)Lastenrädern im Rahmen der Etablierung von Mobilstationen (**A7.1**) kann die Nutzung privater Lastenräder z.B. durch die Ausweisung spezieller Lastenradstellplätze gefördert werden.
- **A4 Fortführung des barrierefreien Haltestellenausbaus:** Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs wird auf der Basis eines Förderprogramms das bestehende ÖPNV-Haltestellennetz seit dem Jahr 2012 sukzessive barrierefrei umgebaut. Über dieses Programm bzw. über die Umsetzung von Maßnahmen aus dem städtischen Straßenbauprogramm sind bisher etwa 150 der rund 200 Haltepunkte barrierefrei ausgebaut worden und so die Zugänglichkeit zum ÖPNV – nicht nur für Menschen mit Behinderungen – verbessert worden. Es ist

<sup>56</sup> Stadt Dinslaken 2017a: 143ff



geplant, den barrierefreien Ausbau von Haltestellen weiter zu verfolgen und so die Zugänglichkeit zum ÖPNV weiter zu verbessern. Aktuell sind ca. 76% der Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

- **A5 ÖPNV-Konzept:** Das Konzept zur Verbesserung des ÖPNV befindet sich noch in Entwicklung. Durch die Umsetzung können sich ggf. Verlagerungen von Verkehren auf den ÖPNV ergeben, da die Qualität des Angebotes verbessert wird. Allerdings muss nach Abschluss des Konzeptes noch eine Klärung der organisatorischen und finanziellen Herausforderungen und Erforderlichkeiten erfolgen.

- **A6 Reaktivierung Eisenbahnstrecke**

**2271:** Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) untersucht, inwieweit die sogenannte „Walsumbahn“, also die Eisenbahnstrecke von Oberhausen über Duisburg, Dinslaken und Voerde bis Wesel für den Personenverkehr reaktiviert werden kann. In Dinslaken führt die Schienenstrecke in etwa parallel zur L 396 (siehe auch Kap. 2.1.7) durch die Stadtteile Stapp bzw. Eppinghoven am westlichen Ende der Stadt (siehe Abb. 53) und soll ausgehend von den aktuellen Planungen im Bereich Dinslaken-Eppinghoven einen Bahnhof bekommen, der den Ein- und Ausstieg in Dinslaken ermöglicht. Durch eine Nutzung für den Personenverkehr können sich langfristig Verlagerungseffekte vom KFZ-Verkehr aus ergeben. Allerdings wird hier durch die Reaktivierung ebenso eine neue Lärmquelle geschaffen werden. Die schalltechnischen Auswirkungen auf die umliegenden Wohngebiete und ruhigen Gebiete (siehe Kap. 6) dürfen daher bei der Weiterführung des Projektes nicht vernachlässigt werden. Die ersten Untersuchungen sind abgeschlossen, der Gutachter bescheinigt dem Projekt ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis, so dass der Verkehrsverband Rhein-Ruhr (VRR) das Projekt weiterführt.

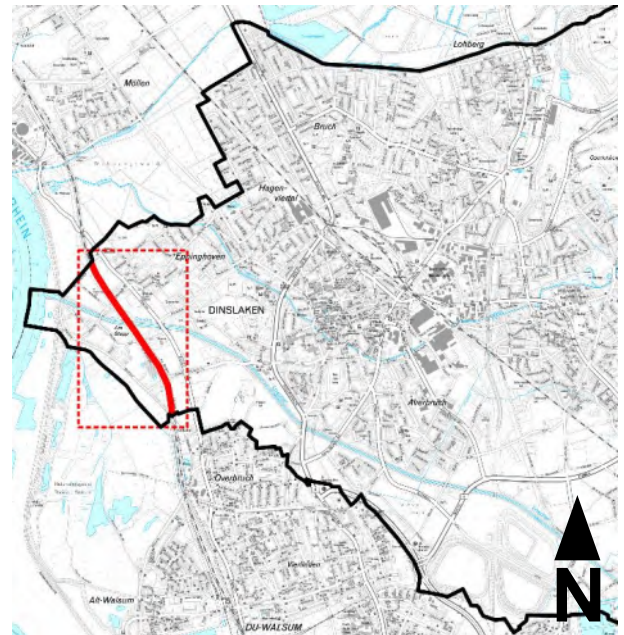


Abb. 53: Eisenbahnstrecke 2271; ohne Maßstab (eigene Darstellung auf der Basis von © Regionalverband)

- **A7 Förderung der vernetzten Mobilität:**

- **A7.1 (ehemals N4) Mobilstationen:** Um die inter- und multimodale Mobilität zu stärken, muss geprüft werden, wo im Stadtgebiet die Anlage von Mobilstationen sinnvoll ist. Hierbei handelt es sich um Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad + Bus) miteinander verknüpft werden. Je nach Art, Lage und Bedeutung der Mobilstationen können neben den infrastrukturellen Elementen für die verschiedenen Verkehrsmittel (Fahrradständer, Bushaltestelle, Elektroladesäule für KFZ, CarSharing-Stellplatz usw.) auch weitere Angebote wie ein Kiosk, eine Packstation oder andere den Nutzen der Mobilstation erhöhen. Gerade in hoch verdichteten Siedlungsgebieten machen Mobilstationen Sinn, denn „Mobilität fängt vor der Haustür an“. Es ergeben sich durch die



Maßnahme zudem Synergien zu diversen anderen Maßnahmen (z.B. **A3.11**). Auch im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Lohberg sind Mobilstationen als wichtige Maßnahme für den Stadtteil identifiziert worden<sup>57</sup>. Bei den aktuellen Planungen zur Entwicklung des ehemaligen Trabrennbahnareals als innenstadtnahem Wohnstandort sind Mobilstationen in Form von „Mobilitätshubs“, an denen die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden sollen, fester Bestandteil der Konzeption.

- **A7.2 (ehemals N2) Förderung CarSharing:** CarSharing, also das Teilen eines Autos mit anderen (entweder privat oder über einen Anbieter) kann dazu beitragen, das KFZ-Aufkommen zu reduzieren. Ein CarSharing-Fahrzeug kann bis zu 20 private PKW ersetzen<sup>58</sup>, regelmäßige Nutzer\*innen der Angebote schaffen oft zumindest ihren Zweitwagen ab und/oder nutzen regelmäßiger auch andere nachhaltigere Verkehrsmittel wie den ÖPNV oder das Fahrrad<sup>59</sup>, was wiederum auch positiv auf die Lärmsituation wirkt. In Dinslaken gibt es aktuell kein CarSharing-Angebot. Die Stadt selbst könnte nur unter einem hohen finanziellen Aufwand ein CarSharing-Angebot für die Stadt einführen. Sollte ein\*e Anbieter\*in für CarSharing planen, in Dinslaken Fuß zu fassen, kann versucht werden, dies zu unterstützen, eine Möglichkeit wäre hier z.B. das Zur-Verfügung-stellen von kostenfreien, zentralen Stellplätzen für CarSharing-Fahrzeuge.
- **A8 (ehemals N1) Mobilitätsmanagement:** Ein zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement kann mittel- bis langfristig einen positiven Effekt auf die Verkehrsmittelwahl und -nutzung haben und somit auch zu einer Verlagerung auf lärmärmere Verkehrsmittel führen. Erste Ansätze und Projekte haben sich in der Vergangenheit hier vor allem im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements ergeben, das weiterverfolgt und intensiviert werden sollte.
- **A9 (ehemals N6) Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte:** Neben der grundsätzlichen Konzeptionierung von Maßnahmen für einzelne Verkehrsträger können quartiersbezogene Mobilitätskonzepte mit genauem Blick auf die Situation vor Ort dazu beitragen, zielgerichtete weitere Maßnahmen zu entwickeln, die zu einer nachhaltigeren – und damit zumeist lärmärmeren – Mobilität beitragen können. Im Rahmen solcher Konzepte sind umfassende Analysen und eine integrierte Entwicklung von Maßnahmen, bei der alle Belange gegen- und untereinander abgewogen werden müssen, maßgeblich für eine nachhaltige Verbesserung der Gesamtsituation. Hier sind beispielhaft die in Planung befindlichen Konzepte zur Altstadt oder zu Hiesfeld zu nennen.

## 7.2. Maßnahmen zur räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms

In diesem Kapitel werden Maßnahmen beschrieben, die zu einer räumlichen Verlagerung von Verkehrslärm beitragen können.

<sup>57</sup> siehe Stadt Dinslaken 2019: 116

<sup>58</sup> siehe Website bcs

<sup>59</sup> ebd.





## Maßnahmen

Verkehrslärm, der nicht vermieden werden kann (siehe Kap. 7.1), kann durch eine räumliche Bündelung des Verkehrs auf Haupttrouten konzentriert werden, wodurch der Lärm auf Nebenrouten reduziert wird. Ebenso können siedlungsferne Ausweichrouten dazu beitragen, die Lärmbelastung für die Bevölkerung zu verringern. Eine Bündelung des Verkehrs kann z.B. durch die Beruhigung des Verkehrs in den Nebennetzen und die gleichzeitige Vorhaltung eines leistungsfähigen Hauptnetzes erreicht werden. Diese Organisation des Verkehrs kann durch die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schaltungen von Lichtsignalanlagen, Fahrverbote oder Abbiegeverbote verdeutlicht bzw. unterstützt werden. Die ordnungsrechtlichen Maßnahmen können sich hier bei Bedarf auch auf einzelne Fahrzeuggruppen und/oder Tageszeiten beschränken. Auch ein nachvollziehbares und einheitliches Parkraummanagement kann zu einer räumlichen Verlagerung von Verkehren führen, indem Parksuchverkehre gelenkt oder vermindert werden. Auf die gleiche Weise können sich Wegeleitsysteme oder LKW-Routenpläne auswirken.

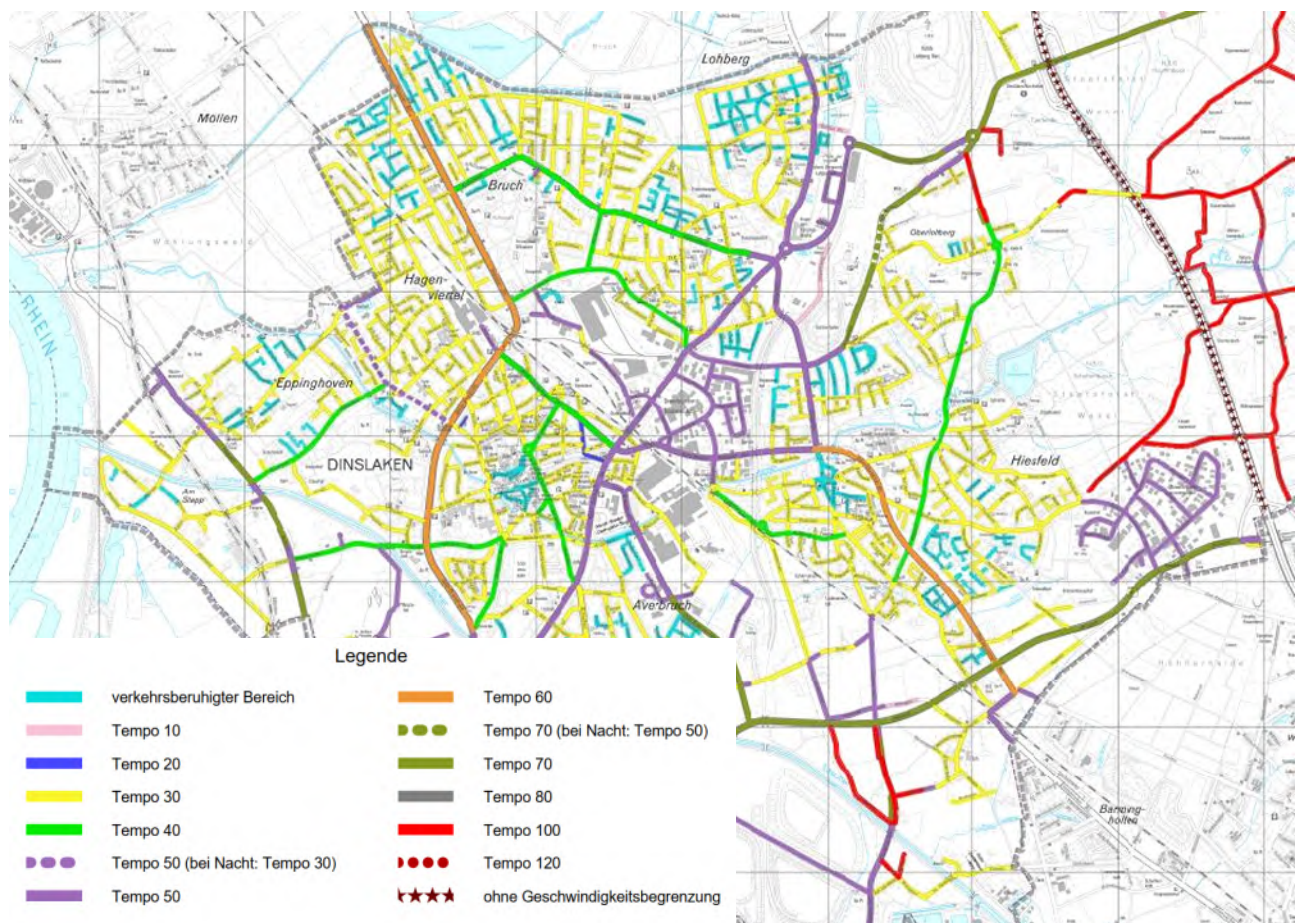


Abb. 54: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Dinslakener Straßen (Stand: Dezember 2021) – Ausschnitt; ohne Maßstab (Stadt Dinslaken auf der Grundlage von © Regionalverband Ruhr)

In der Stadt Dinslaken wurden - aufbauend auf den Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan<sup>60</sup> - die Straßen des Nebennetzes sukzessive als Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. In der Regel sind lediglich auf den Hauptverkehrsstraßen sowie den klassifizierten Straßen Geschwindigkeiten von über 30 km/h erlaubt. Die nicht-klassifizierten Hauptverkehrsstraßen haben jedoch in vielen Fällen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Dies zeigt sich auch beim Blick auf die Karte der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (siehe Abb. 54).

<sup>60</sup> Stadt Dinslaken 1990



Die weit verbreiteten gelben Straßen(-abschnitte) stellen die Tempo-30-Zonen dar, die grünen Straßen(-abschnitte) die Tempo-40-Straßen. Durch dieses System gibt es ein klar erkennbares Netz von Hauptverbindungen und Nebenrouten, wodurch die Verkehre auf den Haupttrouten gebündelt werden und sich die Belastung des Nebennetzes reduziert.

Durch den Bau einer neuen Straße, der "Lohberger Tangente" (Ober-Lohberg-Allee) östlich des ehemaligen Zechengeländes wurde die L 1 (Hünxer Straße) mit der L 462 (Bergerstraße) verbunden, was zu einer Entlastung der südwestlichen L 462 beigetragen hat (siehe auch Kap. 1.6). Eine Erweiterung der Tangente ist angedacht (siehe unten).

Die Effekte von Maßnahmen, die zu einer räumlichen Verlagerung des Verkehrslärms beitragen, sind anhand der Veränderung der Verkehrsmenge darstellbar. Hierbei hängen Verkehrsmenge und Lärmbelastung nicht arithmetisch, sondern logarithmisch zusammen. So bewirkt eine Halbierung der Verkehrsmenge keine Halbierung der Lärmbelastung, sondern eine Pegelsenkung um 3 dB(A). Eine Reduktion um den Faktor 10 bewirkt eine Pegelsenkung um 10 dB(A), eine Reduktion um den Faktor 100 bewirkt eine Pegelsenkung von 20 dB(A)<sup>61</sup>.

Wahrnehmbare Differenzen in der Lärmbelastung (Änderungen von ca. 1 dB(A)) können bereits bei Änderungen der Verkehrsmengen um ca. 20% wahrgenommen werden<sup>62</sup>. Eine Halbierung der wahrgenommenen Schallbelastung wird bei einer Senkung des Lärms um 10 dB(A) erreicht.

Die aus lärmtechnischer Sicht vorteilhafte Bündelung von Verkehren ist an folgendem Beispiel gut nachvollziehbar:

- Wenn in einer untergeordneten Straße der KFZ-Verkehr von 4.000 Fahrzeugen pro Tag auf 2.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden kann, entspricht dies einer Abnahme der Lärmbelastung um 3 dB(A). Werden diese 2.000 Fahrzeuge auf eine Straße verlagert, die bereits heute mit 10.000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist (und dann entsprechend mit 12.000), erhöht sich die Lärmbelastung dort lediglich um 1 dB(A)<sup>63</sup>.

Dennoch muss bei der Neuplanung einer Bündelung von Verkehren genau auf die Verlagerungseffekte geschaut werden, da gerade die Wohnbevölkerung an Hauptverkehrsstraßen bereits heute diejenige ist, die am meisten durch Lärm betroffen ist. Diese müsste dann wiederum durch andere Maßnahmen vor der unter Umständen gesteigerten Lärmbelastung geschützt werden. Eine weitere Belastung der Bevölkerung an Hauptverkehrsstraßen zugunsten von wenig belasteten Bereichen sollte deshalb keine prioritäre Maßnahme sein.

Folgende Maßnahmen können zu einer räumlichen Verlagerung des Verkehrs und damit auch des Verkehrslärms führen und werden zumindest inhaltlich weiterverfolgt:

- **B1 Nordtangente Lohberg:** In Ergänzung zu dem Teil der Lohberger Tangente, der die L 1 mit der L 462 verbindet (siehe oben), soll mittelfristig eine Verbindung von der L 1 auf Hünxer Stadtgebiet, östlich am ehemaligen Zechengelände vorbei und anschließend an die schon

<sup>61</sup> siehe Website Pulsarinstruments

<sup>62</sup> siehe Stadt Bottrop 2016: 28

<sup>63</sup> siehe Stadt Bottrop 2016: 70



bestehende Ober-Lohberg-Allee gebaut werden. Somit wäre eine östliche Umfahrung des Stadtteils Lohberg inklusive des Neubaugebietes auf dem ehemaligen Zechengelände möglich. Dies würde wiederum zu einer Entlastung der L 1 (Hünxer Straße) führen. Aufgrund einer von den Kommunen Hünxe und Dinslaken unterzeichneten Planungsvereinbarung werden die Planungen vorangetrieben, es besteht jedoch noch Abstimmungsbedarf zwischen den Beteiligten und Interessensvertreter\*innen, auch im Zusammenhang mit dem Thema der L 4 n (siehe nächster Punkt).

- **B2 L 4 n:** Im Landesstraßenbedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen<sup>64</sup> ist die L 4 n enthalten, eine Querspange nördlich der Stadt Dinslaken, die die B 8 (siehe Kap. 2.1.3) direkt mit der L 1 (siehe Kap. 2.1.5) verbinden soll. Hierdurch würde eine Direktverbindung von der B 8 über die Nordtangente Lohberg und die Ober-Lohberg-Allee (siehe oben) zur A 3 (siehe Kap. 2.1.1) hergestellt. Dies würde sowohl die B 8 auf Dinslakener Stadtgebiet als auch die Querspangen Augustastraße und Luisenstraße / Hanielstraße von Durchgangsverkehren entlastet. Es findet aktuell ein Dialogprozess von Straßen.NRW mit Interessensvertreter\*innen sowie Bürger\*innen aus den Kommunen Hünxe und Dinslaken zum Bau der L 4 n statt. Aufgrund einiger Herausforderungen kommt die Planung zurzeit jedoch nur schleppend voran. Zum einen ist der Planungsraum sehr eng und komplex, weswegen die Planungsunterlagen momentan zur Begutachtung bei der höheren Dienststelle von Straßen.NRW liegen. Hinzu kommen personelle Engpässe beim mit der Ausarbeitung der Planungsunterlagen beauftragten Ingenieurbüro. Das Ergebnis bleibt daher weiterhin abzuwarten.
- **B3 B 8 n:** Im Bundesverkehrswegeplan<sup>65</sup> ist eine Ortsumgehung für Dinslaken in Form der B 8 n angedacht. Diese würde bei Umsetzung von der Anschlussstelle Dinslaken-West der A 59 (siehe auch Kap. 2.1.2) westlich des Innenstadtgebietes, parallel zur bestehenden Schienenstrecke 2271 verlaufen und dann in Voerde weitergeführt. Der genaue Trassenverlauf ist jedoch weder geplant noch festgelegt. Die B 8 n würde die B 8 von ca. 32-42% des Verkehrs entlasten<sup>66</sup>, jedoch zum Teil bislang unbelastete Gebiete in Dinslaken durch Lärm belasten. Da die B 8 n bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans vom Status des „vordringlichen Bedarfs“ abgestuft wurde zu einem „weiteren Bedarf“ und die Maßnahme durch seine teils negativen Auswirkungen (z.B. auf Naturschutzgebiete) grundsätzlich sehr umstritten ist, bleibt die Entwicklung zunächst abzuwarten. Das Projekt muss auch aufgrund der evtl. negativen Auswirkungen auf ruhige Gebiete (siehe Kap. 6) im Rahmen der Lärmaktionsplanung zumindest weiter beobachtet werden, so dass auch diese Maßnahme in den Katalog mit aufgenommen werden soll.
- **B4 Umsetzung Parkraumkonzept:** Die Stadt Dinslaken hat für den Bereich der Innenstadt ein Parkraumkonzept erarbeitet<sup>67</sup>, dessen Grundzüge 2017 politisch beschlossen wurden und das sukzessive umgesetzt wurde und wird. Es entstehen einheitliche Bewirtschaftungszonen und Langzeitparkende werden an den Rand der Innenstadt verdrängt. Hierdurch wird auch Parksuchverkehr vermieden und die damit einhergehende Lärmerzeugung reduziert. Die Verdrängung der Langzeitparkenden kann mittel- bis langfristig zu einer Änderung des

---

<sup>64</sup> Website MUNV

<sup>65</sup> Website Projektdossier B 8 n BVWP 2030

<sup>66</sup> ebd.

<sup>67</sup> Stadt Dinslaken 2017 b





Verkehrsverhaltens und einer anderen Verkehrsmittelwahl führen. Hier sind ggf. weitere Effekte zu erwarten.

### 7.3. Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen

In diesem Kapitel werden Maßnahmen beschrieben, die zu einer Verminderung der Emissionen beitragen können.

Verkehrslärm, der weder vermieden noch verlagert werden kann, muss durch Maßnahmen, die direkten Einfluss auf den Entstehungsort des Schalls (den Emissionsort) wirken, verringert werden. Eine Minderung der durch Kraftfahrzeuge erzeugten Emissionen kann durch die Beruhigung des Verkehrs, z.B. durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder die Straßenraumgestaltung erreicht werden. Ebenso kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Einrichtung einer „Grüne Welle“-Schaltung der Lichtsignalanlagen, eine Verkehrsberuhigung oder den Ersatz von lichtsignalgeregelten Kreuzungen durch Kreisverkehre die Lärmemissionen mindern oder zumindest Belastungsspitzen durch anfahrende Fahrzeuge reduzieren. Lärmärmere Fahrzeuge verringern unmittelbar am Emissionsort die Entstehung von Lärm, entweder durch leisere Motoren oder durch eine lärmoptimierte Bereifung. Der Auftrag von lärmärmeren Fahrbahnbelägen senkt die Entstehung von Schallemissionen durch die Rollgeräusche auf der Fahrbahn. Unterstützend kann eine Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Lärm auf die hiermit zusammenhängenden Probleme aufmerksam machen und ggf. zur Änderung von individuellen Verhaltensweisen führen.

Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen, die dazu geeignet sind, die Emissionen zu verringern<sup>68</sup>, gibt es eine Reihe an Maßnahmen, die bereits in der Umsetzung sind, geplant sind oder mittel- bis langfristig erwartet werden. Diese werden im Folgenden benannt und mit einer Identifikationskennziffer versehen. Ihre Entwicklung und ggf. ihr Einfluss auf die Lärminderung soll in folgenden Lärmaktionsplänen weiterverfolgt werden:

- Die bereits in Kap. 7.1 beschriebenen Maßnahme **A2 Umbau von Straßen(-abschnitten)** kann dafür sorgen, dass der KFZ-Verkehr gleichmäßiger und damit ruhiger läuft.
- **C1 Signalisierung von Kreuzungen:** Durch eine optimale Verstetigung von Verkehrsabläufen, z.B. durch eine „Grüne Welle“-Schaltung von Lichtsignalanlagen, kann ein Lärminderungspotential von bis zu 4 dB(A) erreicht werden. Hier werden vor allem die besonders lästigen Pegelspitzen durch Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge reduziert, so dass der Maximalpegel um bis zu 7 dB(A) geringer sein kann.
  - **C1.1 (ehemals C1) Signalisierung der B 8 (Weseler Str. / Willy-Brandt-Str.):** Die gesamte Lichtsignaltechnik an allen Kreuzungen entlang der B 8 (Weseler Str. / Willy-Brandt-Str.) muss durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW erneuert werden. In diesem Zuge müssen auch die Signalzeitenpläne erneuert, verbessert und/oder angepasst werden. Neben der Aktualisierung der Schaltung für die grüne Welle sollen auch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie eine Bevorrechtigung des ÖPNV Bestandteil der neuen Schaltungen sein. Wie die Ergebnisse aussehen und sich ggf. eine Verbesserung der Lärmsituation erzielen lässt, bleibt abzuwarten. Die

<sup>68</sup> siehe auch Stadt Dinslaken 2021: 82f



Verkehrszählungen für diese Maßnahme wurden durchgeführt, die weiteren Planungen laufen und werden mit der Stadt Dinslaken abgestimmt. Eine Umsetzung der Maßnahme ist mit Stand von heute (August 2024) im Zeitraum 2025/2026 zu erwarten.

- **C1.2 Signalisierung der L 4 (Oberhausener Str.):** Die gesamte Lichtsignaltechnik an der L 4 (Oberhausener Str.) zwischen den Kreuzungen L 4 (Ziegelstr.) / Karl-Heinz-Klingen-Str. / Sterkrader Str. und Ferdinand-Lassalle-Str. / Holzweg muss durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW erneuert werden. In diesem Zuge müssen auch die Signalzeitenpläne erneuert, verbessert und/oder angepasst werden. Neben der Aktualisierung der Schaltung für die grüne Welle sollen auch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie eine Bevorrechtigung des ÖPNV Bestandteil der neuen Schaltungen sein. Wie die Ergebnisse aussehen und sich ggf. eine Verbesserung der Lärmsituation erzielen lässt, bleibt abzuwarten. Die Verkehrszählungen für diese Maßnahme wurden durchgeführt, die weiteren Planungen laufen und werden mit der Stadt Dinslaken abgestimmt. Eine Umsetzung der Maßnahme ist mit Stand von heute (August 2024) im Zeitraum 2025/2026 zu erwarten.
- **C2 Lärmarmen Asphalt:** Durch die Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge kann eine Lärminderung um 1 bis 2 dB(A) erreicht werden. Darüber hinaus kann durch den Einbau lärmarmen Fahrbahnoberflächen eine Reduktion von ca. 2-3 dB(A) erreicht werden. Die Minderungspotenziale unterscheiden sich hier stark je nach eingesetztem Material, Liegedauer (die Wirkung nimmt mit der Zeit ab), vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeit und LKW-Anteil. Der Einsatz lärmindernden Asphaltes muss immer auch im Zusammenhang mit eventuellen Geschwindigkeitsreduktionen (siehe unten) geplant werden. Bei Pkw ist ab einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominanter als das Motorgesch. Daher machen lärmindernde Fahrbahnbeläge auch erst bei höheren zulässigen Geschwindigkeiten Sinn.

In den Lärmaktionsplänen der vergangenen Stufen wurde bereits für diverse Straßen(-abschnitte) die Einbringung lärmarmen Asphaltes vorgeschlagen. Bei diesen Straßen, die in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßen.NRW liegen (in Dinslaken sind dies alle Bundesstraßen und Landesstraßen), wird der Einbau lärmindernden Asphaltes bei jeder Fahrbahnsanierung überprüft. Diese Sanierungen erfolgen jedoch ausschließlich im Rahmen erforderlicher Instandsetzungsmaßnahmen. Hierbei wird die Deckschicht erst bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann nicht im Vorfeld festgelegt werden. Da bei Asphalten mit Lärminderungspotentialen deren akustische Wirkung relativ schnell nachlässt, wird der Einbau schallmindernder Asphaltdeckschichten vom Landesbetrieb nicht als langfristige Lösung gesehen.

An den folgenden Abschnitten ist es bislang noch zu keiner Fahrbahnsanierung gekommen, der Einbau lärmarmen Asphaltes muss aus Sicht der Lärmaktionsplanung hier jedoch als mögliche Maßnahme weiterverfolgt werden. Parallel hierzu müssen jeweils die Möglichkeiten einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (siehe **C3**) geprüft werden, da – wie beschrieben – die Maßnahmen in Wechselwirkung zueinander stehen.

- **C2.1 Lärmarmen Asphalt im Bereich L 1 (Hünxer Str.) zwischen Luisenstraße / Hanielstraße und Augustastraße / Ziegelstraße:** Durch die Einbringung lärmarmen



Asphaltes kann hier auch ohne eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (siehe **C3**) ein positiver Effekt erzielt werden.

- **C2.2 Lärmarmen Asphalt auf der B 8:** Auch auf der B 8 (Weseler Str. / Willy-Brandt-Str.) sollte aus Sicht der Lärmaktionsplanung gerade in den beschriebenen Problembereichen bei einer Sanierung der Fahrbahndecke eine neue lärmreduzierende Schicht eingebracht werden.
- **C2.3 Lärmarmen Asphalt im Bereich L 1 (Hünxer Str.) zwischen der Stadtgrenze Hünxe und der Augustastraße / Ziegelstraße:** Auch hier war bereits in vergangenen Lärmaktionsplänen die Einbringung lärmarmen Asphalts angedacht. Diese Maßnahme muss jedoch differenziert weiterverfolgt werden, da die Fertigstellung der Nordtangente östlich des ehemaligen Zechengeländes **B1** zu einer (Teil-)Entlastung der Straße führen kann und aufgrund der Verlagerung des Hauptverkehrsstroms hier in Folge die Geschwindigkeit heruntergesetzt werden könnte. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von unter 50 km/h ist jedoch mit einer deutlichen Wirkungsabnahme des lärmindernden Asphalts zu rechnen, so dass die Auswirkungen einer Aufbringung hier konkret zu überprüfen sind.
- **C2.4 Lärmarmen Asphalt auf der A 3 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Dinslaken-Süd und dem Autobahnkreuz Oberhausen:** Die Autobahn GmbH plant hier, im Rahmen der Lärmvorsorge im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 3, die Aufbringung lärmarmen Asphalts. Dies betrifft die Stadt Dinslaken aufgrund der Lage der Anschlussstelle auf der Grenze zur Stadt Oberhausen vermutlich nur sehr partiell, kann aber dennoch vereinzelte Verbesserungen auch für Dinslaken nach sich ziehen.
- **C3 (ehemals C3.1, C3.2, C3.3, P1.1, P1.2, P2, P3) Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:** Durch eine Senkung der Geschwindigkeiten lässt sich auch der Schallpegel senken. Beispielsweise können bei einer Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h etwa 2 dB(A) Verminderung, bei einer Änderung von 50 auf 30 km/h etwa 2,4 bis 2,7 dB(A) Verminderung und bei einer Änderung von 50 auf 40 km/h etwa 1 bis 1,2 dB(A) Verminderung erreicht werden.

Die Verminderung von 1 dB(A) stellt hierbei ungefähr die Grenze dar, bei der Menschen eine Differenz in der Lärmbelastung wahrnehmen. Dies entspricht zudem der Verminderung der Lärmbelastung bei einer Senkung der Verkehrsmenge um 20%.

Diese Werte sind jedoch zunächst nur theoretischer Natur. Hier ist zu beachten, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht zwangsläufig bedeutet, dass diese von den Verkehrsteilnehmenden auch sofort eingehalten wird. In der Regel bedarf es einer gewissen Eingewöhnungszeit sowie langfristig konsequenten Geschwindigkeitskontrollen. Um die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, sollte die vorgeschriebene Geschwindigkeit immer auch zu der Funktion und zum Querschnitt der Straße passen.

Eine ganztägige Senkung auf 30 km/h an den lärmaktionsplanungsrelevanten Straßen(-abschnitten) wird in der Realität aufgrund der Verkehrsbedeutung, des heutigen Straßenausbaus und der aktuellen gesetzlichen Vorgaben nicht durchgesetzt werden können. Dies würde zudem auch dem differenzierten Straßennetz der Stadt (siehe auch Kap. 7.2.1) zuwi-





derlaufen, nachdem die Straßen je nach ihrer Funktion eine andere zulässige Höchstgeschwindigkeit besitzen, die sich in der Regel auch im jeweiligen Ausbauzustand widerspiegelt.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit muss stets im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anhörung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft werden. Die Prüfung und ggf. folgende Umsetzung muss sich hierbei nach der Straßenverkehrsordnung richten, es gilt hier § 45 StVO Abs. 1b Nr. 5.:

*„Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen [...] zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm [...]“*

Dies wird in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) konkretisiert. Hiernach dürfen „Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes [...] nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden.“

Diese wiederum schreiben vor, dass eine Berechnung der Immissionspegel nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990 (RLS-90) erfolgen muss. Zudem werden verschiedene Schwellenwerte definiert, ab denen ein Ermessen der Straßenverkehrsbehörde starten darf bzw. ab denen ein Handeln zwingend erforderlich ist.

Das bedeutet zusammengefasst, dass selbst wenn der Lärmaktionsplan an einer bestimmten Stelle einen Handlungsbedarf erkennt und eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorschlägt, diese noch lange nicht erfolgen muss. Alleine durch die unterschiedlichen Lärmberechnungsverfahren (CNOSSOS-DE und RLS-90) können sich sehr unterschiedliche Immissionswerte ergeben. Bei einer geplanten Senkung muss durch den Straßenbaulastträger somit zunächst immer auch eine Berechnung der aktuellen und der durch eine Geschwindigkeitsreduktion möglichen Lärmwerte nach RLS-90 erfolgen.

Neben den zuvor erwähnten aktuellen Rahmenbedingungen für die lärmbedingte Senkung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass aktuell Prozesse auf Bundesebene laufen, die Einfluss auf diese Rahmenbedingungen haben werden. Zum Beispiel können sich durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Juni 2024 und die darauf noch folgenden Anpassungen der Straßenverkehrsordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift weitere Möglichkeiten für Ordnungsbehörden ergeben, niedrigere Geschwindigkeiten anzuordnen.

Die Stadt Dinslaken hat sich der Initiative „Lebenswerte Städte“ angeschlossen, die eine höhere Entscheidungsvielfalt für Kommunen in Bezug auf Höchstgeschwindigkeiten schaffen möchte. Auch hierdurch können sich weitere Einflüsse auf die zuvor erwähnten Rahmenbedingungen ergeben.

Die Senkung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist zudem auch auf städtischer Ebene in stetiger Diskussion (nicht nur aus Lärmgründen), so dass sich auch hier Änderungen in Bezug auf den grundsätzlichen Umgang mit dem Thema ergeben können. Aufgrund dieser vielen unklaren Faktoren sollen an dieser Stelle aktuell keine Empfehlungen für Geschwindigkeitssenkungen für bestimmte Abschnitte gegeben werden. Sie bieten sich aus Sicht der Lärmaktionsplanung allgemein insbesondere an den besonders belasteten Abschnitten



(siehe Kap. 4) an, müssen aber immer jeweils in Abwägung mit anderen Faktoren und einer ggf. vorgesehenen Asphaltanierung (siehe oben) geprüft werden.

- **C4 Verkehrsberuhigung:** Neben der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch eine entsprechende Beschilderung (siehe **C3**) können auch bauliche Elemente zu einer Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen. Hierzu zählen beispielsweise der Einbau zusätzlicher Querungshilfen, der Verzicht auf Mittelstreifen oder Einengungen. Der Ausbauzustand der Straße und die angeordnete Höchstgeschwindigkeit müssen hierbei jeweils zusammenpassen, die Straße muss „lesbar“ sein. Ebenso darf die Verkehrsberuhigung in einer Straße nicht zu einer Verlagerung in andere Straßen führen. Eine Verkehrsberuhigung kann neben der Verminderung der Emissionen auch Vorteile für den Fuß- und Radverkehr oder den ÖPNV bieten und somit auch zur Verkehrslärmvermeidung beitragen. Diese Überlegungen müssen im Rahmen einer ganzheitlichen integrierten Planung immer mitgedacht werden. Da der Um- und Ausbau von Straßen nicht nur von der Lärmaktionsplanung abhängig sein kann, sondern viele verschiedene Faktoren eine Rolle spielen, werden an dieser Stelle keine konkreten Straßenabschnitte genannt (siehe im Vergleich den LAP der dritten Runde, in dem noch die Maßnahme **C4.1 Verkehrsberuhigung Augustastraße** genannt wurde). Die Priorität beim Um- und Ausbau von Straßen wird im Zuge der politischen Beratung des Straßenbauprogramms festgelegt.
- **C5 (ehemals N3) Lärmärmere Fahrzeuge:** Durch eine höhere Quote an Elektroautos kann im Allgemeinen kein nennenswerter Effekt für die Lärminderung erreicht werden. Die spezifischen Vorteile für den Lärmschutz liegen im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 25 km/h. Relevante Minderungspotenziale bestehen vor allem bei schweren Fahrzeugen (z.B. Busse, Müllfahrzeuge) oder bei Mopeds und Motorrädern, die durch einen Elektroantrieb prinzipiell fast so leise wie Fahrräder sein können. Lärmarme Reifen können eine Lärmreduktion von 2 bis 3 dB(A) bewirken. Kommunen haben hier jedoch kaum direkten Einfluss, es kann nur die eigene Fahrzeugflotte verändert werden. Hier können durch die weitere Umstellung ihrer Fahrzeugflotte auf lärmärmere Fahrzeuge (vor allem im Bereich der Nutzfahrzeuge) zu einer Reduktion des Verkehrslärms beitragen. Zusätzlich sollten im Rahmen der Pflege großer Grünanlagen wie Parks oder Friedhöfen überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die die hier Ruhe suchenden Menschen weniger beeinträchtigen.

#### 7.4. Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen

In diesem Kapitel werden Maßnahmen beschrieben, die zu einer Verminderung der Immissionen beitragen können.

Verkehrslärm, der weder vermieden, noch verlagert oder am Emissionsort reduziert werden kann, muss am Ort der Immission reduziert werden. So können im Rahmen der Bauleitplanung und/oder Straßenraumgestaltung verschiedene Maßnahmen dazu beitragen, die Lärmimmissionen zu senken. Hierzu zählen eine Vergrößerung des Abstandes zwischen KFZ-Verkehr und den Gebäudefassaden, geschlossene Bauweisen, abschirmende Gebäudestellungen oder Aufenthaltsräume an der lärmabgewandten Gebäudeseite. Weitere Maßnahmen zur Minderung der Immissionen sind der Bau von aktiven Schallschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwällen oder Schallschutzwänden und der



Einbau passiver Schallschutzeinrichtungen in Gebäuden wie beispielsweise von Schallschutzfenstern.

Die folgenden Maßnahmen können zu einer Verminderung der Immissionen beitragen:

- **D1 Berücksichtigung des Themas Lärm im Rahmen der Bauleitplanung:** Bereits seit den 1970er Jahren wird das Thema Lärmschutz im Rahmen der Bauleitplanung bei neuen Bauvorhaben berücksichtigt. Zu den hier festgelegten Maßnahmen gehören unter anderem die Errichtung von Lärmschutzwänden und –wällen, die Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen (sowohl bei Neubauten als auch als Sanierungshinweise für den Bestand) sowie die Festlegung von Abstandsflächen. Durch die Verdopplung des Abstandes zwischen Emissions- und Immissionsort kann bei ungehinderter Schallausbreitung in der Luft eine Abnahme um 3 dB(A) erzielt werden, die Vergrößerung des Abstandes um eine Fahrbahnbreite bewirkt eine Reduktion um ca. 1 dB(A).

Eine Möglichkeit wäre hier die Festsetzung von Schutzflächen in Verbindung mit der Anpflanzung von Gehölzen (gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24, Nr. 25 BauGB). Neben der Minderung von Lärmimmissionen können so weitere positive Effekte wie die Minderung von Staubemissionen, die Bereitstellung von Habitaten und klimatische Verbesserungen erzielt werden. Hier wird eine Mindestbreite von 30 m empfohlen, um einen entsprechenden Effekt während der belaubten Vegetationsphase zu erzielen.

Ergänzend zu den Ansprüchen, die sich bezüglich des Themas Lärm aus den Festlegungen des BauGB ergeben, sollten auch die Ansprüche, die sich aus der Lärmaktionsplanung ergeben, möglichst berücksichtigt werden. Das betrifft aus der aktuellen Perspektive heraus vor allem die ermittelten besonderen Problemlagen sowie die ruhigen Gebiete (siehe hierzu auch Kap. 7.6).

An klassifizierten Hauptverkehrsstraßen sind folgende Maßnahmen in Planung oder in Umsetzung:

- **D2 Lärmschutzwände an der A 3 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Dinslaken-Süd und dem Autobahnkreuz Oberhausen:** Die Autobahn GmbH plant hier, im Rahmen der Lärmvorsorge im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 3, die Installation von Schallschutzwänden. Dies betrifft die Stadt Dinslaken aufgrund der Lage der Anschlussstelle auf der Grenze zur Stadt Oberhausen vermutlich nur sehr partiell, kann aber dennoch vereinzelte Verbesserungen auf für Dinslaken nach sich ziehen.

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

- **D3 (ehemals D1) Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke:** Im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke 2270 (siehe auch Kap. 2.2.1) wird seit dem Sommer 2023 eine durchgehende Schallschutzwand beidseits der Strecke errichtet (mehr dazu unter Kap. 7.9). Hierdurch werden nach und nach immer mehr Bereiche der Stadt geringer durch Schienenverkehrslärm betroffen als bislang.





Mit Schallschutzwänden können Pegelminderungen von 10 bis maximal 15 dB(A)<sup>69</sup>, durch den Einbau von Schallschutzfenstern können Pegelminderungen von bis zu 50 dB(A) erreicht werden<sup>70</sup>.

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

- MULNV: <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/foerderportal>
- NRW.BANK: <https://www.nrwbank.de/de/privatpersonen/>
- KfW Bank: <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/>
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html><sup>71</sup>

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

## 7.5. Einfluss der Maßnahmen auf die ermittelten Problembereiche

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

Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrslärm (siehe Kap. 7.1) tragen wie beschrieben nur indirekt zu einer Verbesserung in den ermittelten Bereichen dar, sie wirken z.B. durch die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel eher gesamtstädtisch. Daher kann hier keine räumliche Zuordnung zu einzelnen Problembereichen erfolgen.

Die räumliche Verlagerung des Verkehrslärms durch Kraftfahrzeuge (siehe Kap. 7.2) würde in den meisten Fällen, wie bereits dargestellt, in den Problembereichen eher für eine Verschlechterung der Situation sorgen. Hier ist jeweils im Einzelfall im Rahmen einer Gesamtabwägung zu entscheiden. So können die größeren Straßenneubauten **B1 Nordtangente Lohberg**, **B2 L 4 n** und **B3 B 8 n** zwar für die Bereiche entlang der B 8 (Bereiche Nr. 1, 2, 3, siehe Kap. 4) sowie den Abschnitt der L 1 im Bereich Lohberg (Bereich Nr. 4, siehe Kap. 4) eine Entlastung bringen, andererseits aber wiederum andere Bereiche mehr oder erstmalig belasten.

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

Durch die Maßnahme **C1.1 Signalisierung B 8** können alle Bereiche an der B 8 (Bereiche Nr. 1, 2, 3, siehe Kap. 4) profitieren. Dies wird durch die zusätzliche Einbringung lärmarmen Asphalt (**C2.2**) noch verstärkt werden.

Ebenso kann der Bereich 6 durch die Maßnahme **C1.2 Signalisierung L 4** profitieren.

<sup>69</sup> BMVI 2016; Asmussen 2016

<sup>70</sup> EBA 2018 a: 67

<sup>71</sup> Auf alle zuletzt zugegriffen am 12.07.2024



Durch die Maßnahmen **C2.1** **Lärmarter Asphalt im Bereich L 1 (Hünxer Str.) zwischen Luisenstraße / Hanielstraße und Augustastraße / Ziegelstraße** und **C2.3** **Lärmarter Asphalt im Bereich L1 (Hünxer Str.) zwischen der Stadtgrenze Hünxe und der Augustastraße / Ziegelstraße** kann eine Verbesserung für Teile des Bereichs 4 (siehe Kap. 4) erreicht werden. Der südliche Teil verfügt bereits über lärmoptimierten Asphalt.

Der Einbau lärmoptimierten Asphalts muss hierbei immer im Zusammenhang mit möglichen Senkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (**C3**) betrachtet werden.

Diese bringt theoretisch für alle genannten Problembereiche eine Besserung, die je nach Art und Weise der Senkung verschieden hoch ausfällt. Hier sind aber auch viele andere Faktoren (z.B. Verkehrsbedeutung oder rechtliche Hintergründe, siehe hierzu auch die Ausführungen zu **C3** in Kap. 7.3) zu beachten.

Der südliche Teil des Problembereichs 6 profitiert von der Maßnahme **D3** **Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke**, ebenso wie der Bereich 7. Diese Gebiete sind durch Immissionen aus verschiedenen Quellen von Lärm betroffen. Hier sind bislang keine straßenseitigen Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen angedacht. Dies ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden Änderung der Gesamtsituation durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke und den Neubau der L 4 („L 4 n“) (siehe Kap. 7.9) hier auch zunächst nicht zweckdienlich. Da sich die Emissions- und Immissionslage durch die Schallschutzmaßnahmen bahnseits und den Bau der L 4 n straßenseits stark verändern wird, muss die Entwicklung abgewartet werden und in zukünftigen LAP neu beurteilt werden.

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

Die folgende Tabelle (Tab. 6) gibt eine Übersicht über die Beziehung der Problembereiche zu den oben genannten und den in diesem Kapitel entwickelten Maßnahmen sowie die geschätzte Anzahl der von den Maßnahmen profitierenden Menschen im Einzugsbereich (siehe hierzu auch Kap. 4.1):

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

Problembereich	Profitiert von Maßnahme(n)	Betroffene Menschen (geschätzte Anzahl)
B 8 (Bereiche 1, 2, 3)	(A1 – A9), B2, B3, C1, C2.2, (C3), (C5), D1, D3 (zum Teil)	3.822
L 1 (Bereiche 4, 5)	(A1 – A9), B1, B2, C2.1, C2.3, (C3), (C5), D1, D3 (zum Teil)	3.468



Problembereich	Profitiert von Maßnahme(n)	Betroffene Menschen (geschätzte Anzahl)
L 4 (Bereich 6)	(A1 – A9), C1, (C3), (C5), D1, D3 (zum Teil)	1.974
Kreuzungsbereich B 8 / L 4 / Eisenbahnstrecke 2270 (Bereich 7)	(A1 – A9), (C3), (C5), D1, D3	149

## 7.6. Maßnahmen für ruhige Gebiete

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

- **R1 Festlegung von ruhigen Gebieten:** Ruhige Gebiete wurden erstmalig durch Beschluss des Lärmaktionsplans der dritten Runde (Beschluss durch Stadtrat am 05.10.2021) festgelegt. Mit Beschluss dieses Lärmaktionsplans wird die Festlegung aufgrund der dargestellten geänderten Rahmenbedingungen angepasst. Auch diese Festlegung ist nicht auf ewig bindend. Die Kategorisierung und Festlegung der ruhigen Gebiete muss in zukünftigen Lärmaktionsplänen erneut hinterfragt und ggf. angepasst werden.
- **R2 Berücksichtigung ruhiger Gebiete im Rahmen von Planungen:** Durch die Festlegung ruhiger Gebiete ergibt sich die Pflicht für nachfolgende Planungen, diese und den damit verbundenen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Eine Nicht-Berücksichtigung oder eine Abwägung zugunsten anderer Belange ist zu begründen (siehe auch Kap. 6.1). Die Berücksichtigung kann z.B. durch die Aufnahme der ruhigen Gebiete in die existierende Mustergliederung für Bebauungspläne erfolgen. Die Berücksichtigung bedeutet hierbei nicht, dass zuvor festgelegte ruhige Gebiete per se von einer anderen Nutzung ausgeschlossen sind. Die Berücksichtigung kann hier z.B. bedeuten, dass im Rahmen der Entwicklung neuer Wohngebiete eine Anbindung an die Wegenetze der Gebiete etabliert wird, womit die „neue“ Wohnbevölkerung dann direkt von den Vorteilen der ruhigen Gebiete profitieren kann. Die Nähe zu ruhigen Gebieten kann hierbei als Standortvorteil betrachtet werden.

Da die Festlegung der ruhigen Gebiete bereits nach einem sehr strikten Schema erfolgte (siehe Kap. 6.2), stellen diese Bereiche bereits sehr gute Möglichkeiten für die Bevölkerung dar, Ruhe zu finden. Eine aktive Weiterentwicklung steht somit in keinem guten Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Sollten sich jedoch im Rahmen anderer Projekte und Planungen (auch immer in Bezug auf R2) Einflüsse auf die zuvor genannten Verbesserungsmöglichkeiten ergeben, sollten diese auch genutzt werden. Die im Folgenden genannten Beispiele sollen daher aufzeigen, welche Maßnahmen hierbei grundsätzlich verfolgt werden können, um ruhige Gebiete zu sichern und/oder weiterzuentwickeln.

- **R3 Sicherung und Weiterentwicklung ruhiger Gebiete**
  - **R3.1 Vermeidung der Zunahme der Lärmbelastung:** Hier sind verschiedene Maßnahmen denkbar, die im Wesentlichen unter den Maßnahmenkategorien A, B, C und D oben





allgemein beschrieben werden. Diese sind im Rahmen der Maßnahme **R2 Berücksichtigung ruhiger Gebiete im Rahmen von Planungen** immer zu berücksichtigen und möglichst umzusetzen.

- **R3.2 Verhinderung der Zerschneidung der ruhigen Gebiete:** Falls im Rahmen anderer Projekte (siehe **R2**) Teile von ruhigen Gebieten betroffen sind, sollte eine Zerschneidung der Gebiete (z.B. durch für den Kfz-Verkehr zugelassene Verkehrswege) möglichst vermieden werden, um weiterhin ein möglichst umfassendes und ungestörtes Ruheerlebnis bieten zu können. Dies ist vor allem für die zusammenhängenden Naturräume (siehe Kap. 6.3) relevant.
- **R3.3 Verbesserung der internen Erschließung der ruhigen Gebiete:** Durch die Erweiterung der Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr (auch in Verbindung mit **R3.4**) können interne Wegeverbindungen entstehen, die zu einer verbesserten Nutzbarkeit der Bereiche als ruhiges Gebiet beitragen können. Hierzu zählt auch die Verbesserung der Wegequalität an sich. Sowohl der Abbau von Hindernissen (Poller, Umlaufschranken, Steine usw.) als auch die Verbreiterung der Wege tragen zu einer besseren Nutzbarkeit bei. Zudem werden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr verringert, was sich wiederum positiv auf die Aufenthaltsqualität und damit die Erholungsfunktion auswirkt.
- **R3.4 Verbesserungen der Verbindungen der ruhigen Gebiete:** Durch die Schaffung neuer Anknüpfungspunkte an benachbarte Gebiete (auch in Verbindung mit **R3.3**) kann die Anbindung an die Umgebung und damit die Nutzbarkeit der ruhigen Gebiete verbessert werden. Durch eine bessere Vernetzung der ruhigen Gebiete untereinander können zudem großflächigere, zusammenhängende Bereiche für die ruhesuchende Bevölkerung geschaffen werden. Hierauf muss bei der Entwicklung von Flächen (**R2**), die sich zwischen zwei ruhigen Gebieten befinden, in besonderer Weise Rücksicht genommen werden. Ebenso kann durch die Verbesserung der Querungssituationen an den die Gebiete teilenden Straßen die Einheitlichkeit betont und der Komfort der durchgehenden Nutzung erhöht werden. Dies kann je nach Situation z.B. durch Bordsteinabsenkungen, den Bau von Mittelinseln oder Bedarfsampeln oder durch Unter- oder Überführungen bewerkstelligt werden. Diese Maßnahme ist besonders für die identifizierten Wegenetze und -achsen (siehe Kap. 6.3) relevant.
- **R3.5 Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den ruhigen Gebieten:** Es sollten grundsätzlich mehr Möglichkeiten geschaffen werden, sich innerhalb der ruhigen Gebiete komfortabel aufzuhalten. Dies gilt insbesondere für die relativ ruhigen Gebiete, die heute überwiegend als Wegenetz fungieren. Bänke als Orte der Immobilität und Entschleunigung tragen zu einer besseren Nutzung der Erholungsfunktion von ruhigen Gebieten bei. Die „Möblierung“ muss jedoch (z.B. bei Waldflächen) immer maßvoll erfolgen und ist zudem immer mit der Grundstückseigentümerin oder dem Grundstückseigentümer abzusprechen. Ebenso muss die Kontrolle und Unterhaltung der Möbel gewährleistet sein. Auch eine verbesserte Beleuchtung kann dazu beitragen, ruhige Gebiete besser nutzen zu können (z.B. in der dunkleren Jahreszeit). Diese ist je nach Gebiet mal mehr, mal weniger gut umsetzbar. So sollten z.B. aus ökologischen Gründen Waldflächen nicht beleuchtet werden, da sie eine hohe Bedeutung als Lebens- und Rückzugsräume für an den Wald und Gehölze gebundene Tierarten haben.



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

- Durch die Maßnahme **A3.3 Netzschluss beim Rotbachweg** kann eine Verbindung zwischen den relativ ruhigen Gebieten „Rotbach West“ (ID 201) und „Rotbach Mitte“ (ID 211) hergestellt werden und die Ost-West-Achse der ruhigen Gebiete (siehe Kap. 6.3.2) weiter gestärkt werden.
- Durch die Maßnahme **A3.4 Zechenbahntrasse Lohberg** wird eine Nord-Süd-Trasse durch das Stadtgebiet reaktiviert, die einerseits selbst ein relativ ruhiges Gebiet darstellen kann und andererseits verschiedene ruhige und relativ ruhige Gebiete (IDs 208, 210, 106, 211, 204) miteinander verknüpft. Im Zusammenhang mit der beschriebenen Ost-West-Achse von ruhigen Gebieten (siehe Kap. 6.3.2) entsteht so ein sehr weitläufiges Netz an ruhigen und relativ ruhigen Gebieten.
- Durch die Maßnahmen **A3.8 Regionales Radwegenetz**, **A3.9 lokales Radnetz** und **A3.10 Quartierswege** kann die Erreichbarkeit ruhiger Gebiete allgemein verbessert werden. Ein Vorteil in der Anbindung an Fuß- und Radwegenetze besteht auch darin, dass auch die Anreise zum ruhigen Gebiet möglichst leise verlaufen kann. Durch die Maßnahmen können sich zudem Synergien zu den Maßnahmen **R3.3** und **R3.4** ergeben.
- Durch die Maßnahme **A6 Reaktivierung Eisenbahnstrecke 2271** können negative Einflüsse auf das ruhige Gebiet „Emschermündung“ (ID 101) entstehen, die im Rahmen der weiteren Planungen beachtet werden müssen. Durch den Bau eines Bahnhofs an der Strecke kann wiederum die Erreichbarkeit dieses ruhigen Gebietes verbessert werden.
- Durch die Maßnahme **B1 Nordtangente Lohberg** wird zwar der Bereich der Hünxer Straße (L 1) entlastet, gleichzeitig wird die neue Trasse das relativ ruhige Gebiet „Bergpark“ (ID 208) vom Rest der Halde Lohberg-Nord trennen. Bei Bau der Nordtangente muss zwingend darauf geachtet werden, eine Verbindung zwischen den entstehenden Teilbereichen zu erhalten. Im Zusammenhang mit der Maßnahme **B2** können sich zudem Verkehrsverlagerungen auf die neue Trasse und die Ober-Lohberg-Allee ergeben, wodurch auch das relativ ruhige Gebiet „Gärtnerhalde“ (ID 209) negativ beeinflusst werden könnte.
- Durch die Maßnahme **B2 L 4 n** können sich durch Verkehrsverlagerungen sowohl positive Auswirkungen für die ruhigen Gebiete entlang der B 8 (also die relativ ruhigen Gebiete „Volkspark“ (ID 207), „Rotbach West“ (ID 201), „Parkfriedhof“ (ID 202), „Emscher West“ (ID 203) und „Emscher Ost“ (ID 204)), als auch – ja nach Trassenverlauf - negative Auswirkungen auf das relativ ruhige Gebiet „Lohberger Entwässerungsgraben“ (ID 206) sowie das ruhige Gebiet „Freizeitanlage Lohberg“ (ID 105) ergeben.
- Für die eben beschriebenen ruhigen Gebiete entlang der B 8 können sich zudem durch die Maßnahme **B3 B 8 n** als auch durch die Maßnahmen entlang der B 8 (Weseler Straße /



## Maßnahmen

Willy-Brandt-Straße) (**C1.1**, **C2.2**) Verbesserungen bezüglich der Schallsituation ergeben. Je nach Trassenverlauf können sich durch **B3** aber auch negative Auswirkungen ergeben, z.B. auf die Gebiete „Emscher West“ (ID 203) oder „Emschermündung“ (ID 101).

- Durch die Maßnahme **C1.2** können sich Verbesserungen für die relativ ruhigen Gebiete „Rotbach Mitte“ (ID 211), „Berthold-Schön-Weg“ (ID 212) und „Hühnerheide“ (ID 214) ergeben“.
- Durch die Maßnahme **C2.3** können positive Auswirkungen auf das relativ ruhige Gebiet „Bergpark“ (ID 208) entstehen, da dieses von weniger Lärm betroffen sein kann.
- Durch die Maßnahmen **C3** und **C4** können sich theoretisch positive Auswirkungen auf alle ruhigen und relativ ruhigen Gebiete ergeben, da diese bei einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. der Verbesserung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch verkehrsberuhigende Maßnahmen auf angrenzenden Straßen jeweils von weniger Straßenverkehrslärm betroffen sein würden.
- Die Maßnahme **D1** **Berücksichtigung des Themas Lärm im Rahmen der Bauleitplanung** und die Maßnahme **R2** **Berücksichtigung ruhiger Gebiete im Rahmen von Planungen** sind größtenteils deckungsgleich, wobei bei **D1** die grundsätzliche Berücksichtigung des Themas Lärm im Vordergrund steht und bei **R2** auch Planungen außerhalb der Bauleitplanung gemeint sind.

Die folgende Tabelle (Tab. 7) fasst die Wechselwirkungen zwischen ruhigen Gebieten allgemein und gebietsbezogen sowie den Maßnahmen nochmal zusammen:

Tab. 7: Darstellung der Beziehung der ruhigen Gebiete zu den bisher geplanten und neu entwickelten Maßnahmen

Ruhiges Gebiet		Auswirkung von Maßnahme(n)
ID	Name	(+ positive Auswirkungen, - mögliche negative Auswirkungen)
Alle ruhigen und relativ ruhigen Gebiete		<b>A3.5+</b> , <b>A3.6+</b> , <b>A3.7+</b> , <b>A3.8+</b> , <b>A3.9+</b> , <b>A3.10+</b> , <b>A3.11+</b> , <b>A4+</b> , <b>A5+</b> , <b>A7+</b> , <b>A8+</b> , <b>A9+</b> , <b>C3+</b> , <b>C4+</b> , <b>C5+</b> , <b>D1+</b> , <b>R1+</b> , <b>R2+</b> , <b>R3+</b>
101	Emschermündung	<b>A6 + -</b> , <b>B3 -</b>
102	Schanzenwald	keine
103	Stadtpark	keine
104	Bärenkamp	keine
105	Freizeitanlage Lohberg	<b>B2 -</b>
106	Rabenkamp	<b>A3.4 +</b>





Ruhiges Gebiet		Auswirkung von Maßnahme(n) (+ positive Auswirkungen, - mögliche negative Auswirkungen)
ID	Name	
107	Kiefernweg	keine
108	Franzosenstraße	keine
109	Schlägers Heide	keine
201	Rotbach West	A3.3 +, B3 +, C1.1 +, C2.2 +
202	Parkfriedhof	B3 +, C1.1 +, C2.2 +
203	Emscher West	B3 +-, C1.1 +, C2.2 +
204	Emscher Ost	A3.4 +, B3 +, C1.1 +, C2.2 +
205	Kleingartenanlage Averbruch	keine
206	Lohberger Entwässerungsgraben	B2 -, B3 +, C1.1 +, C2.2 +
207	Volkspark	B3 +, C1.1 +, C2.2 +
208	Bergpark	A3.4 +, B1 -, (B2 -), C2.3 +
209	Gärtnerhalde	B1 -, (B2 -)
210	Ziegelstraßenwald	A3.4 +
211	Rotbach Mitte	A3.3 +, A3.4 +, C1.2 +
212	Berthold-Schön- Weg	C1.2 +
213	Rotbachsee	keine
214	Hühnerheide	C1.2 +
215	Jägerstraße	keine
216	Egerheide	keine
217	Rotbach Ost	keine



Es lässt sich erkennen, dass die bisher geplanten und neu entwickelten Maßnahmen also eher einen positiven Einfluss auf die ruhigen Gebiete haben. Lediglich beim Neubau von Straßen können negative Auswirkungen entstehen, die im Rahmen der jeweiligen Planverfahren Berücksichtigung finden müssen.

### 7.7. Maßnahmen zu den aus der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Problemlagen

Hier werden je nach Inhalten der Beteiligung der Öffentlichkeit an dem Entwurf des Plans ggf. weitere Maßnahmen genannt, die die dort genannten Problemlagen positiv beeinflussen können.

### 7.8. Sonstige Maßnahmen

Neben den bereits genannten Maßnahmen gibt es solche, die nicht einer der obigen Kategorien zugeordnet werden können. In diesem Lärmaktionsplan ist dies eine Maßnahme verwaltungsorganisatorischer Art:

- **S1 Erweiterung des Stellenplans:** Es soll mindestens eine halbe Stelle in den Stellenplan aufgenommen werden, die die Lärmaktionsplanung federführend betreut und begleitet. Aktuell liegt die Erstellung der Lärmaktionspläne bei der Stabsstelle Stadtentwicklung beim Produkt „Konzeptionelle Mobilitätsplanung“. Aufgrund der Vielzahl der sonstigen Aufgaben im Bereich der Mobilität kann die Lärmaktionsplanung und somit die Prüfung und Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen, aktuell nur rudimentär und nicht nachhaltig durchgeführt werden. Eine eigene Stelle, die sich zu einem großen Teil nur um das Thema Lärmaktionsplanung kümmert, kann bei diesem wichtigen Thema ganz andere Akzente setzen und die Umsetzung der Maßnahmen aktiver vorantreiben. Die Schaffung einer Stelle wird als grundlegend und somit prioritär gegenüber allen anderen Maßnahmen eingestuft und soll in der Beschlussvorlage zu diesem Plan hervorgehoben und politisch separat beraten (und bestenfalls beschlossen) werden.

### 7.9. Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken

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

Im Rahmen der bereits seit den 1990er Jahren laufenden Planungen zum dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke 2270 (siehe auch Kap. 2.2.1) wurde – auch durch den Einsatz der Stadt Dinslaken im Verfahren – das Thema Schallschutz im Laufe der Jahre immer wieder aktualisiert und verbessert. Durch den im Oktober 2019 ergangenen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes muss die Vorhabenträgerin DB Netz AG eine beidseitig der Strecke durchgehende Schallschutzwand planen und bauen. Ein hierfür benötigtes Planänderungsverfahren wurde im Jahr 2023 durchgeführt. Der Bau der Strecke hat Anfang 2020 begonnen und wird noch bis mindestens 2027 dauern. Zur Jahresmitte 2024 stehen bereits einige Schallschutzwände, weitere werden im Laufe der Bauarbeiten sukzessive folgen.



Bereits die Schallschutzwände sorgen für eine starke Abnahme der Schienenverkehrslärmpegel. Weitere Maßnahmen wie das besonders überwachte Gleises (BüG)<sup>72</sup> sorgen in Kombination im Einzelfall für Pegelminderungen von bis zu über 19 dB(A)<sup>73</sup>.

Dennoch verbleiben Fassaden, an denen die jeweils gültigen Grenzwerte überschritten werden. Diese „ungelösten Schutzfälle“ haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Dieser wird durch schalltechnische Verbesserungen an den Gebäuden gewährleistet, die eine Einhaltung der Grenzwerte im Inneren von Schlaf- und Wohnräumen gewährleisten. Neben dem Einbau von Schallschutzfenstern kommen hier z.B. schalldämmende Lüfter oder die Dämmung von Außenwänden und Dächern in Betracht. Ob und welche Maßnahme/n an einem Gebäude umgesetzt werden, wird durch unabhängige Gutachter vor Ort geprüft. Die Bahn ist als Vorhabenträgerin gesetzlich verpflichtet, die Kosten für die nötigen nachgewiesenen Maßnahmen zu 100 Prozent zu erstatten<sup>74</sup>.

Auch sonstige Entwicklungen im Bereich des Schienengüterverkehrs können einen positiven Einfluss auf die Lärmsituation haben. So führte z.B. der Austausch von „lauten“ Grauguss-Bremssohlen gegen neuentwickelte Flüsterbremsen mit Verbundstoffbremsen zu einer Lärmreduktion von bis zu 10 dB<sup>75</sup>. Ebenso ist durch das Schienenlärmschutzgesetz (SchLärmSchG) seit dem 13.12.2020 das Fahren bzw. Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, verboten.

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

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

## 7.10. Zusammenfassung der Maßnahmen

In der folgenden Tabelle (Tab. 8) werden die Maßnahmen aus allen Bereichen zusammenfassend dargestellt. Hierbei wird den Maßnahmen eine erste grobe Bewertung bezüglich Aufwand, Zeitschiene und räumlicher Wirkung zugeordnet:

- In der Spalte „Status / Zeitschiene“ wird ein kurzer Überblick über den aktuellen Stand und ggf. die voraussichtliche Umsetzung der Maßnahme gegeben. „Konzeptstatus“ ist hierbei die am weitesten von einer Umsetzung entfernte Kategorie. Die Maßnahmen, die „in Bearbeitung“ sind, werden aktuell geplant und/oder umgesetzt. Mit „Daueraufgabe“ werden Maßnahmen betitelt, die grundsätzlich mitgedacht werden müssen oder bereits dauerhaft umgesetzt

<sup>72</sup> Hierbei werden bestimmte Gleisabschnitte (in Dinslaken die gesamte Streckenlänge) schalltechnisch durch regelmäßige Kontrollen überwacht. Kommt es zu einer Überschreitung des Grenzwertes, wird eine Schleifung der Schienen veranlasst. Hierdurch kann eine Pegelminderung von bis zu 3 dB(A) erreicht werden (Webseite Deutsche Bahn AG Lärmschutzportal; Möser 2012).

<sup>73</sup> DB Netz AG 2017

<sup>74</sup> DB Projektbau 2014

<sup>75</sup> BMVI 2016





## Maßnahmen

werden. Zum Teil wird zudem eine Zeitschiene zugeordnet, anhand derer eine Einteilung in kurz-/mittel-/langfristige Umsetzung stattfindet, sodass nachvollziehbar wird, wie lange eine eventuelle Umsetzung noch dauern wird. „Kurzfristig“ beschreibt hierbei einen Zeitrahmen bis zu fünf Jahren umfasst, also bis zum nächsten LAP. Die Kategorie „mittelfristig“ bedeutet einen Zeitrahmen von bis zu 10 Jahren, „langfristig“ geht über die Dauer von 10 Jahren hinaus.

- Beim Aufwand wird hierbei von niedrig über mittel und hoch bis sehr hoch bewertet.
- Die räumliche Wirkung wird hierbei nach punktuell (also z.B. nur auf einem Straßenabschnitt), kleinräumig (also z.B. ein Quartier betreffend), großräumig (also z.B. einen ganzen oder mehrere Stadtteile betreffend) und gesamtstädtisch unterschieden.
- In der Spalte „Wirkung auf Problembereiche“ wird nochmal dargestellt, welche Maßnahmen Auswirkungen auf welche besonders betroffenen Bereiche haben können. Die Bereiche 1, 2, 3 sind diejenigen an der B 8, die Bereiche 4 und 5 diejenigen an der L 1, der Bereich 6 ist an der L 4 und Bereich 7 liegt im Kreuzungsbereich B 8 / L 4 / Eisenbahnstrecke 2270 (siehe auch Kap. 4).
- Zusätzlich werden diejenigen Maßnahmen, die aus der Lärmaktionsplanung selbst entstanden sind, mit einem **LAP** hinter dem Maßnahmentitel gekennzeichnet.

Tab. 8: zusammenfassende Darstellung der Maßnahmen und Einordnung in verschiedene Maßnahmenarten (eigene Darstellung)

ID	Name	Status / Zeitschiene	Aufwand	Räumliche Wirkung	Wirkung auf Problembereiche
A1	Entwicklung des Bahnhofsplatzes zu einer Mobilstation	in Bearbeitung kurzfristige Umsetzung	hoch	gesamtstädtisch	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
A2	Umbau von Straßen(-abschnitten)	Daueraufgabe	mittel bis sehr hoch	punktuell bis großräumig	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
A3	Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Daueraufgabe	niedrig bis hoch	punktuell bis gesamtstädtisch	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
A4	Fortführung des barrierefreien Haltestellenausbaus	Daueraufgabe	mittel	punktuell	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
A5	ÖPNV-Konzept	in Bearbeitung kurz- bis mittelfristige Umsetzung	hoch	gesamtstädtisch	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)



ID	Name	Status / Zeitschiene	Aufwand	Räumliche Wirkung	Wirkung auf Problem-bereiche
A6	Reaktivierung Eisenbahnstrecke 2271	in Bearbeitung mittel- bis langfristige Umsetzung	sehr hoch	gesamstädtisch	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
A7	Förderung der vernetzten Mobilität	Daueraufgabe	niedrig bis hoch	punktuell bis gesamstädtisch	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
A8	Mobilitätsmanagement	Daueraufgabe	niedrig bis hoch	kleinräumig	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
A9	Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte	Daueraufgabe	hoch bis sehr hoch	kleinräumig	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
B1	Nordtangente Lohberg	Konzeptstatus mittel- bis langfristige Umsetzung	hoch	großräumig	4, 5
B2	L 4 n	Konzeptstatus mittel- bis langfristige Umsetzung	sehr hoch	großräumig	1, 2, 3 4, 5
B3	B 8 n	Konzeptstatus langfristige Umsetzung	sehr hoch	gesamstädtisch	1, 2, 3
B4	Umsetzung Parkraumkonzept	in Bearbeitung kurzfristige Umsetzung	hoch	großräumig	-
C1	Signalisierung von Kreuzungen	in Bearbeitung kurzfristige Umsetzung	sehr hoch	großräumig	1, 2, 3 6
C2	Lärmarmer Asphalt <b>LAP</b>	Konzeptstatus kurzfristige Umsetzung	mittel	punktuell bis großräumig	Alle, falls Anwendung erfolgt
C3	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit <b>LAP</b>	Konzeptstatus kurzfristige Umsetzung	mittel	punktuell bis großräumig	Alle, falls Anwendung erfolgt



## Maßnahmen

ID	Name	Status / Zeitschiene	Aufwand	Räumliche Wirkung	Wirkung auf Problem-bereiche
C4	Verkehrsberuhigung	Daueraufgabe	mittel bis hoch	punktuell bis kleinräumig	Alle, falls Anwendung erfolgt
C5	Lärmärmere Fahrzeuge	Daueraufgabe	mittel	gesamtstädtisch	1, 2, 3 (indirekt) 4, 5 (indirekt) 6 (indirekt) 7 (indirekt)
D1	Berücksichtigung in der Bauleitplanung	Daueraufgabe	niedrig bis mittel	punktuell bis kleinräumig	1, 2, 3 4, 5 6 7
D2	Lärmschutzwände an der A 3 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Dinslaken-Süd und dem Autobahnkreuz Oberhausen	in Bearbeitung kurzfristige Umsetzung	hoch	kleinräumig	-
D3	Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke	in Bearbeitung kurz- bis mittelfristige Umsetzung	sehr hoch	großräumig	1, 2 4 6 7
R1	Festlegung von ruhigen Gebieten <b>LAP</b>	in Bearbeitung kurzfristige Umsetzung	niedrig	gesamtstädtisch	-
R2	Berücksichtigung ruhiger Gebiete im Rahmen von Planungen <b>LAP</b>	Daueraufgabe	mittel	punktuell bis gesamtstädtisch	-
R3	Sicherung und Weiterentwicklung ruhiger Gebiete <b>LAP</b>	Daueraufgabe	mittel bis sehr hoch	punktuell bis großräumig	-
S1	Erweiterung des Stellenplans <b>LAP</b>	Konzeptstatus kurzfristige Umsetzung	mittel	gesamtstädtisch	-

Mit Blick auf die zusammenfassende Tabelle enthält dieser Lärmaktionsplan also Maßnahmen unterschiedlichster Art, sowohl was Wirkung auf die Schallsituation als auch was Umsetzungszeitraum, Synergieeffekte, Aufwand, Machbarkeit usw. betrifft.

Die meisten Maßnahmen sind abhängig von bereits laufenden oder geplanten Projekten, die in ihrem Ursprung nicht aus der Lärmaktionsplanung heraus entstanden sind. Die laufenden Projekte und Verfahren sind zum Teil solche, auf die die Stadt zum Teil nur begrenzt Einfluss hat, die aber dennoch eine unmittelbare oder mittelbare Auswirkung auf die Lärmsituation haben können. Andere





Maßnahmen wiederum werden weniger aus Aspekten der Lärmreduktion vorangetrieben (und haben ggf. auch nur wenig oder nur langfristigen Einfluss), sind aber gerade wegen ihrer vielen anderen Vorteile sehr sinnvoll. Es sollte hier aber immer auch eine Abwägung mit den Belangen der Lärmaktionsplanung geschehen.

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung entwickelten Maßnahmen (in der Tabelle mit **LAP** gekennzeichnet) sind zunächst alleine aus der Lärmaktionsplanung heraus entwickelt worden und müssen erst in den folgenden Jahren auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden. Hierbei ist jede einzelne Maßnahme nicht für sich zu betrachten, sondern immer auch in Abhängigkeit und Wechselwirkung zu anderen Maßnahmen. Die größten Erfolge lassen sich über eine Bündelung verschiedener Maßnahmen erreichen.

Grundsätzlich sind diejenigen Maßnahmen prioritär weiterzuverfolgen, die neben einem niedrigen Aufwand eine kurzfristige Umsetzbarkeit ermöglichen oder sowieso dauerhaft betrieben werden. Mit Blick auf die obige Tabelle sind dies die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der vernetzten Mobilität, Mobilitätsmanagement, die Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung in der Bauleitplanung und die Festlegung ruhiger Gebiete.

Für die Problembereiche sind darüber hinaus auch punktuell wirkende Maßnahmen sinnvoll, die eine unmittelbare Wirkung – direkt vor Ort – entfalten können. Hier sind insbesondere der Einbau lärmindernden Asphaltens und die Senkung von Geschwindigkeiten zu nennen.

Die Maßnahmen zum Schutz und zur Weiterentwicklung ruhiger Gebiete **R** haben eher langfristige Auswirkungen, müssen aber gerade daher frühzeitig bei anstehenden Planungen und Projekten mitgedacht werden, um Synergieeffekte zu nutzen.

In den folgenden Lärmaktionsplänen soll dargestellt werden, welche Maßnahmen umgesetzt werden konnten, welche weiterverfolgt werden müssen (und welche nicht) und auch, warum Maßnahmen ggf. nicht umgesetzt werden konnten. Hier sind dann eventuelle andere Lösungen zu entwickeln und die Bewertungskriterien zu überarbeiten. Gerade für diesen Aufgabenkomplex ist die Maßnahme **S1 Erweiterung des Stellenplans** von besonderer Wichtigkeit, auch wenn sie nur organisatorischer Art ist und keine direkte Wirkung auf die Lärmsituation hat.

Wie viele der durch Lärm an klassifizierten Hauptverkehrsstraßen betroffenen Personen durch welche Maßnahme(n) profitieren, kann aufgrund der Komplexität der unterschiedlichen Maßnahmen, der gegenseitigen Einflussnahme und Wechselwirkung der Maßnahmen untereinander und aufgrund der noch bevorstehenden Abwägung mit und gegen andere Belange nicht bestimmt werden. Der Bezug der Maßnahmen zu den Problembereichen (siehe Tab. 6, Kap. 7.5) gibt zumindest über diese Anzahl an Menschen eine grobe Schätzung (siehe hierzu auch Kap. 4.1).

Auch zu möglicherweise entstehenden Kosten kann aus den zuvor genannten Gründen keine Aussage getroffen werden. Durch den gesetzlich vorgeschriebenen Fokus des Lärmaktionsplans auf die klassifizierten Hauptverkehrsstraßen und die Ermittlung der Problembereiche wurden bereits die besonders durch Lärm betroffenen Bereiche ermittelt, so dass Maßnahmen hier in der Regel ein gutes Verhältnis von Kosten und Nutzen aufweisen sollten.



## 8. FAZIT

Der vorliegende Lärmaktionsplan der 4. Runde für klassifizierte Hauptverkehrsstraßen zeigt zunächst die komplexen rechtlichen Hintergründe auf. Auf Basis der durch das LANUV erstellten Lärmkarten wird eine Bewertung der Schallsituation vorgenommen. Hier wird gezeigt, dass in Dinslaken einige Bereiche unter einer Belastung durch Straßenverkehrslärm leiden. Die Überarbeitung der ruhigen Gebiete spielt wegen der Auswirkungen auf andere Planungen eine besondere Rolle in dem vorliegenden Lärmaktionsplan. Im Weiteren werden die Maßnahmen aus den vergangenen Lärmaktionsplänen reflektiert und dargestellt, welche Maßnahmen umgesetzt werden konnten und welche angepasst oder verworfen werden mussten. Neben der Vielzahl an bereits umgesetzten, aktuell laufenden oder geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Bereichen, die sich auf die Lärmsituation auswirken, konnten einige neue Maßnahmen entwickelt werden, die in den kommenden Jahren weiterverfolgt werden sollten.

Insgesamt bildet dieser Lärmaktionsplan eine umfangreiche Grundlage für die Lärmaktionsplanung der nächsten Jahre. Die intensive Vorarbeit beim Lärmaktionsplan der dritten Runde hat sich ausgezahlt und dieser konnte für die jetzige vierte Runde als gute Ausgangsbasis genutzt werden, so wie auch bei der kommenden fünften Runde der Lärmaktionsplanung dieser Lärmaktionsplan als Basis für eine Fortschreibung genutzt werden kann. Erst hier können dann auch wieder Vergleiche zu der vorherigen Lärmsituation getätigt werden.

Dieser Lärmaktionsplan gilt durch politischen Beschluss bis zum politischen Beschluss eines neuen Lärmaktionsplans.



## 9. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

<b>A</b>	Autobahn
<b>Abb.</b>	Abbildung
<b>Abs.</b>	Absatz
<b>ABS</b>	Ausbaustrecke
<b>AGFS</b>	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
<b>ALKIS</b>	Amtliches Liegenschaftskataster-Informationssystem
<b>B</b>	Bundesstraße
<b>bcs</b>	Bundesverband CarSharing
<b>BGBI.</b>	Bundesgesetzblatt
<b>BImSchG</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz
<b>BImSchV</b>	Bundes-Immissionsschutzverordnung
<b>BUB</b>	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
<b>BüG</b>	Besonders überwachtes Gleis
<b>BVWP</b>	Bundesverkehrswegeplan
<b>bzw.</b>	beziehungsweise
<b>ca.</b>	circa
<b>CNOSSOS</b>	Common Noise Assessment Methods (englisch für „gängige Methoden zur Lärm-bewertung“), die europaweit einheitliche Methode für die Beurteilung des Umge-bungslärms
<b>D</b>	Deutschland
<b>d.h.</b>	das heißt / dass heißt
<b>DB</b>	Deutsche Bahn
<b>dB(A)</b>	Dezibel (A); Maßeinheit des Schalldruckpegels nach der international genormten Frequenzbewertungskurve A
<b>DTV</b>	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
<b>EBA</b>	Eisenbahnbundesamt
<b>ebd.</b>	ebenda
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>FNP</b>	Flächennutzungsplan
<b>ggf.</b>	gegebenenfalls



## Abkürzungsverzeichnis

<b>Hrsg.</b>	Herausgeber:in
<b>Hz</b>	Hertz
<b>ID</b>	Identifikator
<b>IVK</b>	Integriertes Verkehrskonzept
<b>K</b>	Kreisstraße
<b>Kap.</b>	Kapitel
<b>KfW</b>	Kreditanstalt für Wiederaufbau
<b>KFZ</b>	Kraftfahrzeug
<b>kHz</b>	Kilohertz
<b>km/h</b>	Kilometer pro Stunde
<b>km<sup>2</sup></b>	Quadratkilometer
<b>L</b>	Landesstraße
<b>LANUV</b>	Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz
<b>LAP</b>	Lärmaktionsplan
<b>L<sub>day</sub></b>	Lärmindex für die Schallsituation tagsüber
<b>L<sub>DEN</sub></b>	Lärmindex für die Schallsituation über 24 Stunden
<b>L<sub>evening</sub></b>	Lärmindex für die Schallsituation abends
<b>LKW</b>	Lastkraftwagen
<b>L<sub>night</sub></b>	Lärmindex für die Schallsituation nachts
<b>m<sup>2</sup></b>	Quadratmeter
<b>min.</b>	mindestens
<b>MULNV</b>	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
<b>NL</b>	Niederlande
<b>Nr.</b>	Nummer(n)
<b>NRW</b>	Nordrhein-Westfalen
<b>ÖPNV</b>	öffentlicher Personennahverkehr
<b>PKW</b>	Personenkraftwagen
<b>RLS 19</b>	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen
<b>RVR</b>	Regionalverband Ruhr
<b>Str. / ...str.</b>	Straße / ...straße
<b>TA</b>	Technische Anleitung





<b>Tab.</b>	Tabelle
<b>Tel.</b>	Telefon(nummer)
<b>UBA</b>	Umweltbundesamt
<b>usw.</b>	und so weiter
<b>v.a.</b>	vor allem
<b>VBUS</b>	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
<b>vgl.</b>	vergleiche
<b>VRR</b>	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
<b>z.B.</b>	zum Beispiel
<b>z.T.</b>	zum Teil



## 10. QUELLENVERZEICHNIS

### BlmSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz)

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

### EU-Umgebungslärmrichtlinie

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

### StVO (Straßenverkehrsordnung)

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236) geändert worden ist

### TA Lärm

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

### VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

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

zitiert nach

EBA 2018 a: 66

Bezirksregierung Düsseldorf 2011: Luftreinhalteplan Dinslaken.

Düsseldorf

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

Berlin

zitiert nach

EBA 2018 a: 64

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

Berlin

zitiert nach

EBA 2018 a: 64

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

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



zitiert nach  
LAI 2017

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

Frankfurt  
zitiert nach  
EBA 2018 a: 65

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

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

Duisburg

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

Bonn

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

Bonn

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

Bonn

EBA (Eisenbahn-Bundesamt) (Hrsg.) 2023: Entwurf Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes  
Runde 4.

Fürst, Peter; Kühne, Rainer 2010: Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene.

ALD-Schriftenreihe, Band 1

Berlin

zitiert nach

LAI 2017

Gemeinde Hünxe 2024: Lärmaktionsplanung (Stufe 4) nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die  
Gemeinde Hünxe.

Ahaus: Wenker & Gesing GmbH

Krüger, F. et al. 2006: Schall- und Erschütterungsschutz im Schienenverkehr.

Expert-Verlag

zitiert nach

EBA 2018 a: 64

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

Zweite Aktualisierung

Möser, M. 2012: Technische Akustik.



## Quellenverzeichnis

Berlin: Springer Verlag  
zitiert nach  
EBA 2018 a: 65

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

Düsseldorf

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

Düsseldorf

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

Düsseldorf

MUNV (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) 2024: Erlass „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“.

Düsseldorf

Reichert, Sascha (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen) 2023: Vortrag „Ergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde und Unterschiede zur 3. Runde“.

im Rahmen des Seminars „Umgebungslärmrichtlinie“ am 24.10.2023, online durchgeführt durch das Bildungszentrum für die Ver- und Entsorgungswirtschaft (BEW)

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

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

RVR (Regionalverband Ruhr) 2018a: Regionalplan Ruhr – Entwurfssfassung.

Essen

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

Essen

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

Düsseldorf: LAND Germany GmbH

Stadt Bottrop 2016: Entwurf Lärmaktionsplan für die Stadt Bottrop.

Kassel: LK Argus Kassel GmbH

Stadt Dinslaken 1980: Flächennutzungsplan der Stadt Dinslaken.





Flächennutzungsplan vom 20.02.1980 unter Berücksichtigung aller bis zum 19.10.2023 wirksam gewordenen Änderungen

Stadt Dinslaken 1990: Verkehrsentwicklungsplan – Band 3: Maßnahmen.  
Gelsenkirchen, Aachen: Bauplan GmbH Wagner + Partner; Planungsbüro Heinz, Moritz + Partner

Stadt Dinslaken 1999: Friedhofssatzung.  
zuletzt geändert durch Ratsbeschluss vom 18.12.2018, mit Wirkung vom 01.01.2019  
Dinslaken

Stadt Dinslaken 2010: Lärmaktionsplan Stufe I – Geräuschbelastung durch Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Dinslaken.  
Essen: TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG

Stadt Dinslaken 2012: Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept.  
Berlin: B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt MbH

Stadt Dinslaken 2013: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dinslaken.  
Dortmund: Junker+Kurse

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

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

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

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

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

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

Stadt Dinslaken 2021: Lärmaktionsplan der dritten Runde für Hauptverkehrsstraßen in Dinslaken.  
Dinslaken

Stadt Duisburg 2021: Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg – 3. Stufe.  
Duisburg

Stadt Oberhausen 2021: Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Oberhausen.  
Kassel: LK Argus Kassel GmbH



## Quellenverzeichnis

Stadt Rheinberg 2024: Lärmaktionsplan der Stadt Rheinberg (4. Stufe).

Essen: AFRY Deutschland GmbH

Stadt Voerde 2024: Lärmaktionsplan der vierten Runde für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken nach § 47d BImSchG (Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie) für die Stadt Voerde (Niederrhein).

Voerde (Niederrhein)

Steven, H.; Richard, J. 1991: Lärminderung in Wohnstraßen, Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Fahrverhalten, Geräuschemission, Abgasemission und Kraftstoffverbrauch.

Ufoplan-Forschungsbericht 105 05 207, Umweltbundesamt

zitiert nach

LAI 2017

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

Dessau-Roßlau

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

Dessau-Roßlau

UBA (Umweltbundesamt) 2015: TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie – Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete.

Berlin, Osnabrück: LK Argus GmbH, Universität Osnabrück

UBA (Umweltbundesamt) 2023: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen – Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen.

Dessau-Roßlau: LÄRMKONTOR GmbH

Website bcs (Bundesverband CarSharing)

<https://carsharing.de/carsharing-ist-umweltfreundlich>

Zugriff am 11.07.2024

Website Cercle Bruit

[http://www.cerclebruit.ch/studies/leisereifen/Factsheet\\_leise\\_reifen\\_de.pdf](http://www.cerclebruit.ch/studies/leisereifen/Factsheet_leise_reifen_de.pdf)

Zugriff am 11.07.2024

Website Deutsche Bahn AG Lärmschutzportal

<http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/>

Zugriff am 22. August 2016

zitiert nach

EBA 2018 a: 65

Website Emmerich-Oberhausen a

<https://www.emmerich-oberhausen.de/kurzportrait.html>

Zugriff am 11.07.2024

Website Emmerich-Oberhausen b



<https://www.emmerich-oberhausen.de/schallschutz.html>  
Zugriff am 11.07.2024

Webseite Generali

<https://www.generali.de/journal/kinderlaerm-das-sagt-das-gesetz>  
Zugriff am 15.08.2024

Website Kartierung Umgebungslärm in NRW

<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>  
Zugriff am 11.07.2024

Website Landesdatenbank NRW

<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=previous&levelindex=3&step=1&titel=Statistik+%28Tabellen%29&levelid=1607439854494&levelid=1607439805484#abreadcrumb>  
Zugriff am 11.07.2024

Website MUNV (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW):

[https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/strasse/strassenplanung#paragraph\\_text\\_10295](https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/strasse/strassenplanung#paragraph_text_10295)  
Zugriff am 11.07.2024

Website Projektdossier B 8 n BVWP 2030

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B8-G10-NW-T1-NW/B8-G10-NW-T1-NW.html>  
Zugriff am 11.07.2024

Website Pulsarinstruments

<https://pulsarinstruments.com/de/nachrichten/die-3db-regel-verstehen-2/>  
Zugriff am 23.07.2024

Website Straßeninformationsbank

<https://www.nwsib-online.nrw.de/>  
Zugriff am 13.03.2024

Website Umgebungslärm in NRW

[www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de)  
Zugriff am 11.07.2024

Website UBA (Umweltbundesamt):

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>  
Zugriff am 07.12.2020

Website UBA (Umweltbundesamt)-Straßenverkehrslärm

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr>  
Zugriff am 18.01.2024



## 11. ANLAGEN

### 11.1. Anlage 1 – Ergebnisse der Lärmkartierung

Ergebnisse der Lärmkartierung  
Dinslaken

06.07.2023

## Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Dinslaken

Gemeindekennzahl: **05170008**  
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE\_NW\_05170008**

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

### Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Dinslaken  
Platz d' Agen 1  
46535 Dinslaken

Telefon: 02064 660  
E-Mail: [information@dinslaken.de](mailto:information@dinslaken.de)  
[www.dinslaken.de](http://www.dinslaken.de)

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

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

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

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

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.





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

### Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

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

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen** in der Stadt Dinslaken:

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	3510	1923	2396	754	27

<b>LNight</b> dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	2134	2427	800	54	0

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Stadt Dinslaken:

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km <sup>2</sup>	14,49	3,99	0,77

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude** in der Stadt Dinslaken:

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	4097	1511	12
Schulgebäude	17	2	0
Krankenhausgebäude	6	0	0

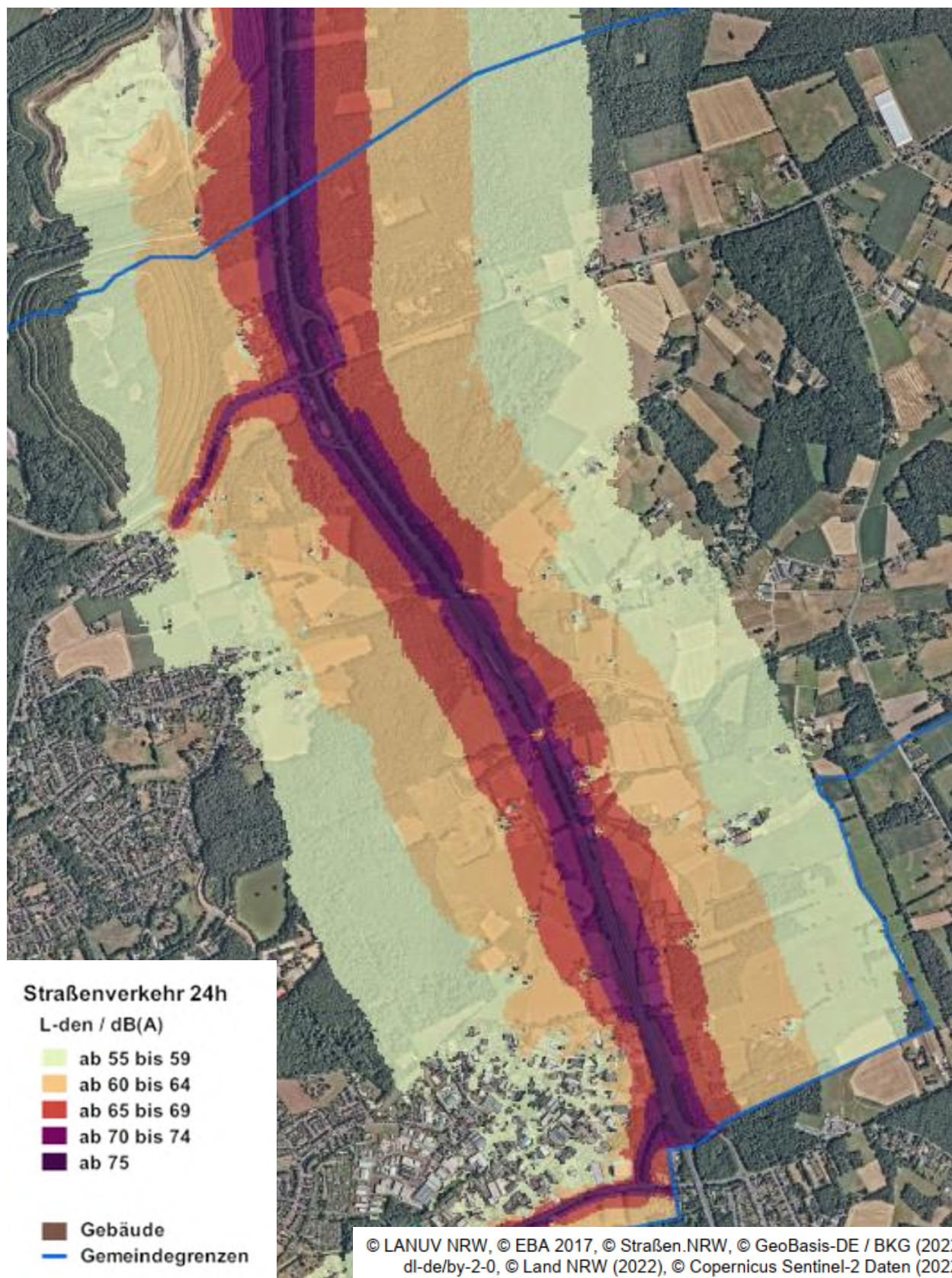


## 11.2. Anlage 2 – Isophonenbögen

Im Folgenden finden sich die Isophonenkarten zu den einzelnen lärmaktionsplanungsrelevanten Straßen(-abschnitten). Diese sind aufgrund des Maßstabs der Karten zum Teil leider etwas pixelig, so dass für genauere Informationen an dieser Stelle auf die Webseite „Kartierung Umgebungslärm in NRW“ verwiesen sei. Hier können NRW-weit die Ergebnisse der Lärmkartierung zu Straßen und Schienenwegen betrachtet werden.

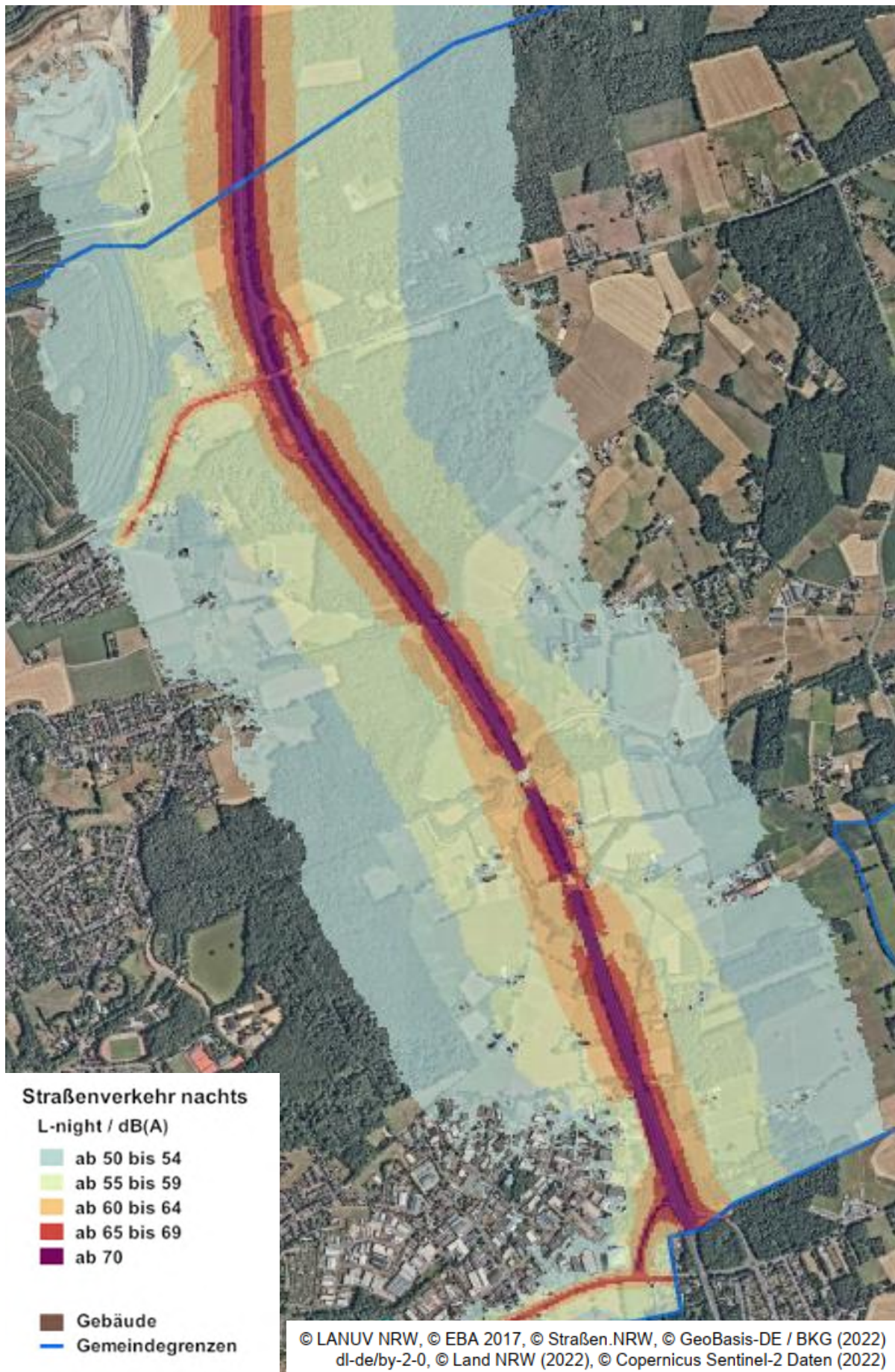


## 11.2.1 A 3 – 24h-Pegel



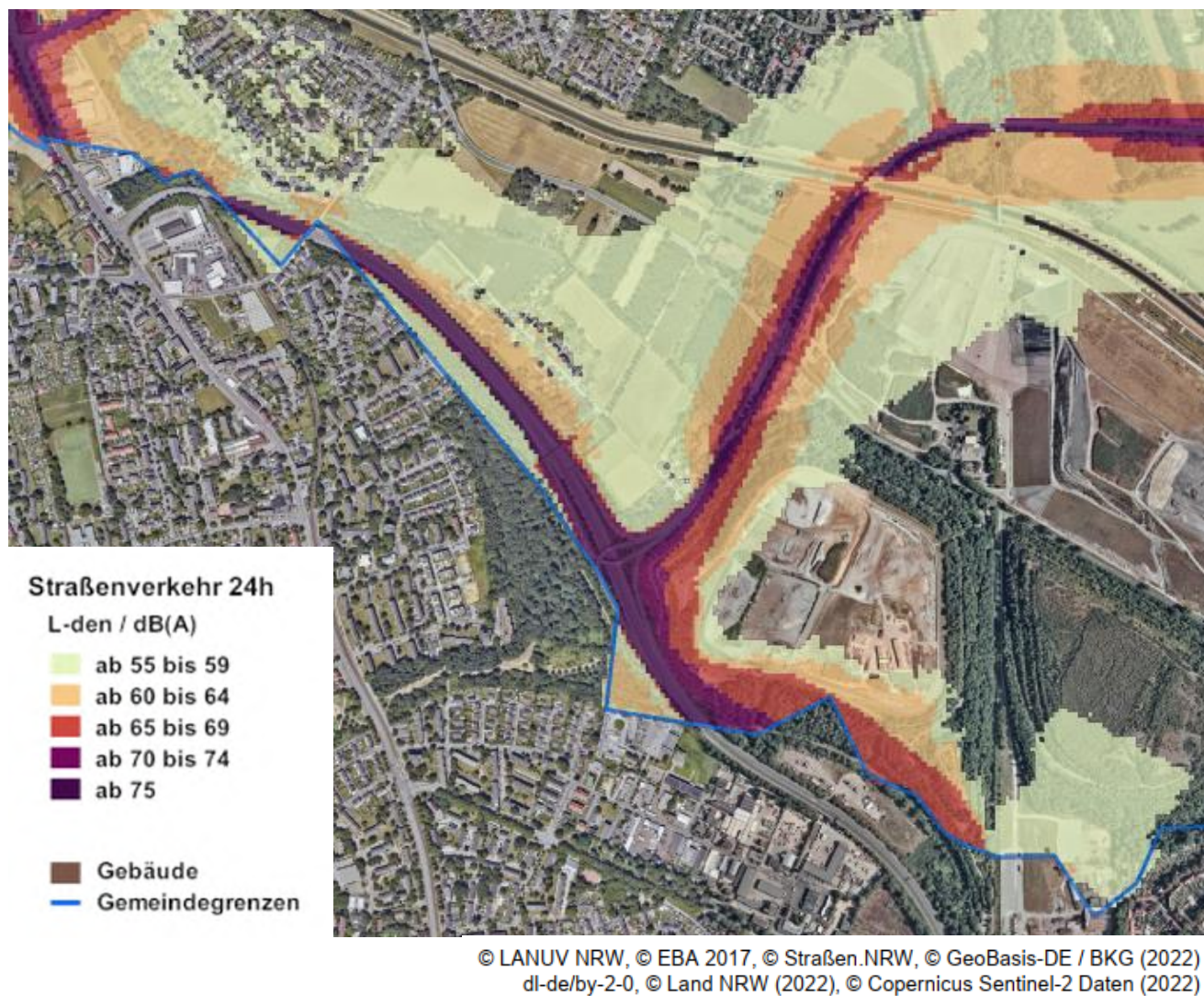


11.2.2 A 3 - Nachtpegel



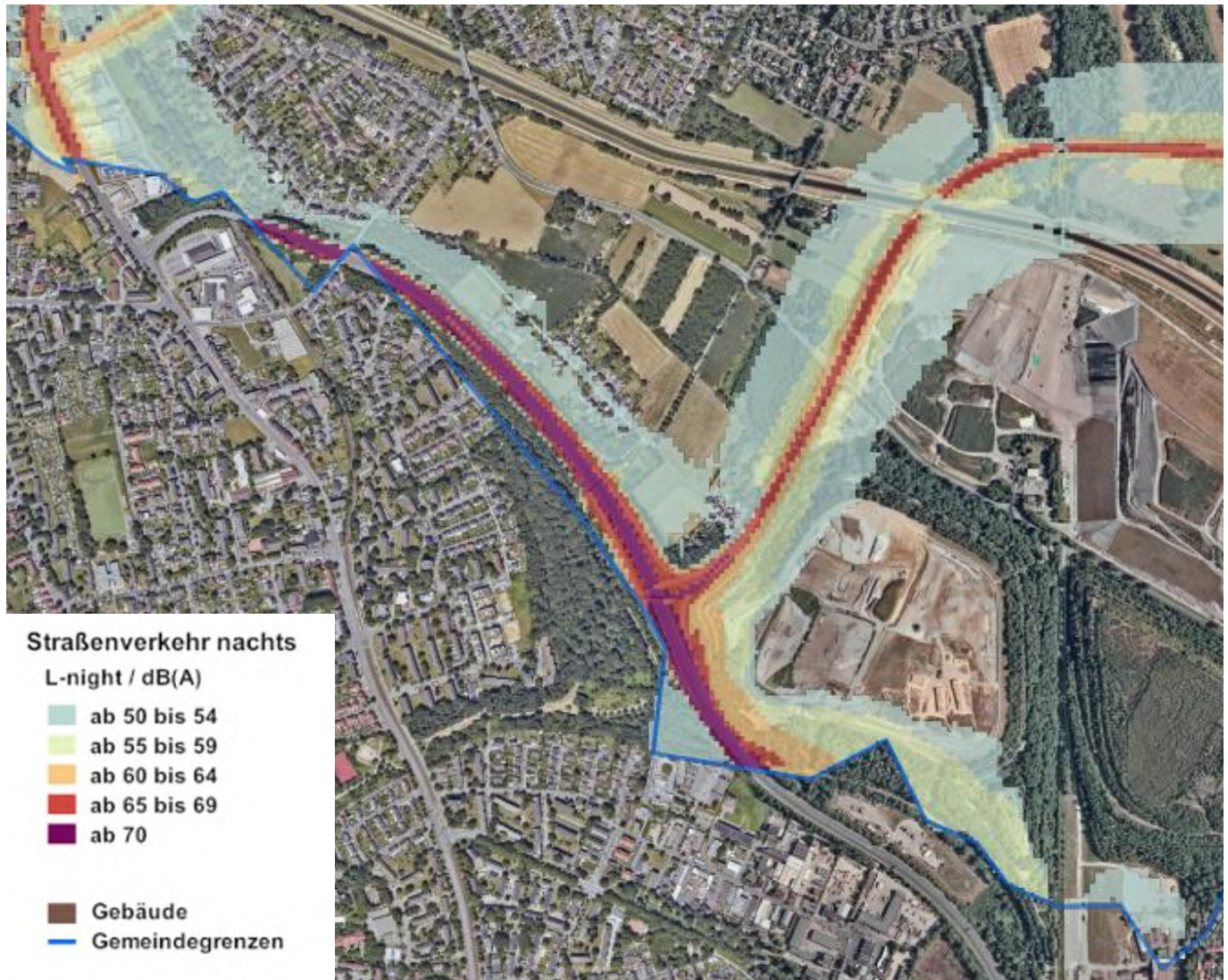


## 11.2.3 A 59 – 24h-Pegel





11.2.4 A 59 – Nachtpegel

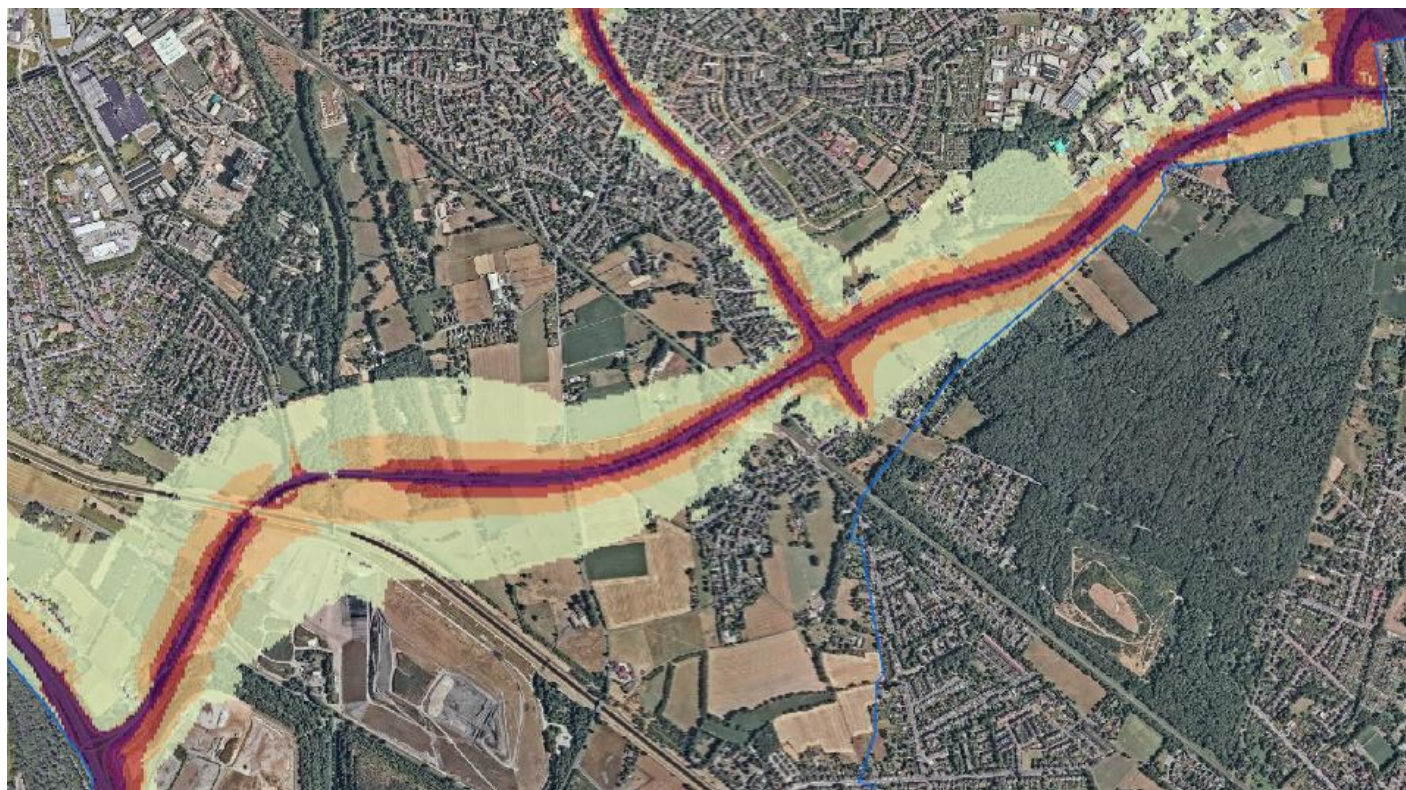


© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)





## 11.2.5 B 8 (Brinkstraße) – 24-h-Pegel



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

**Straßenverkehr 24h**

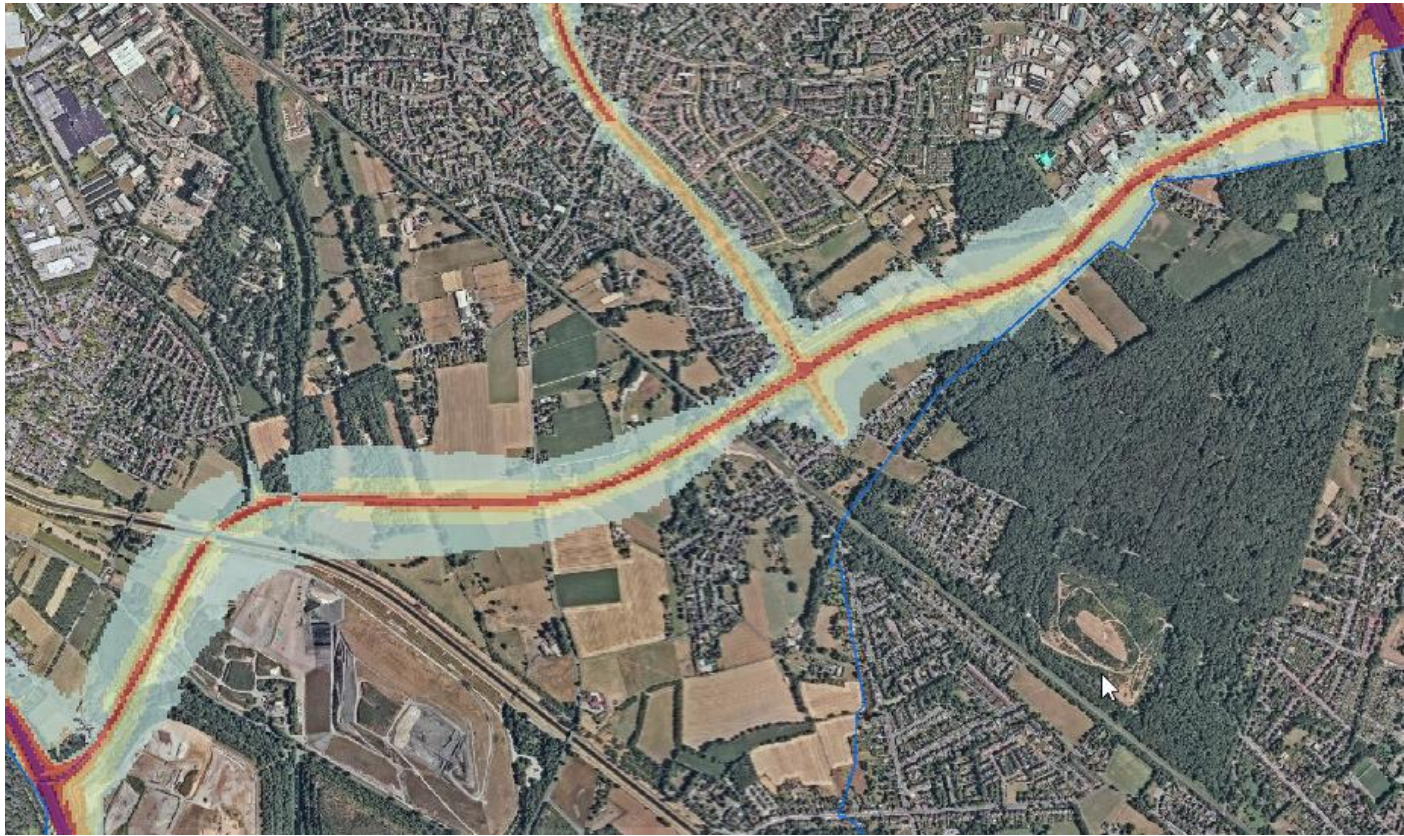
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

 Gebäude Gemeindegrenzen



11.2.6 B 8 (Brinkstraße) - Nachtpegel



**Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

Gebäude

Gemeindegrenzen

© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)





## 11.2.7 B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) – 24h-Pegel



11.2.8 B 8 (Weseler Straße / Willy-Brandt-Straße) - Nachtpegel





## 11.2.9 L 1 (Hünxer Straße / Hans-Böckler-Straße) – 24-h-Pegel



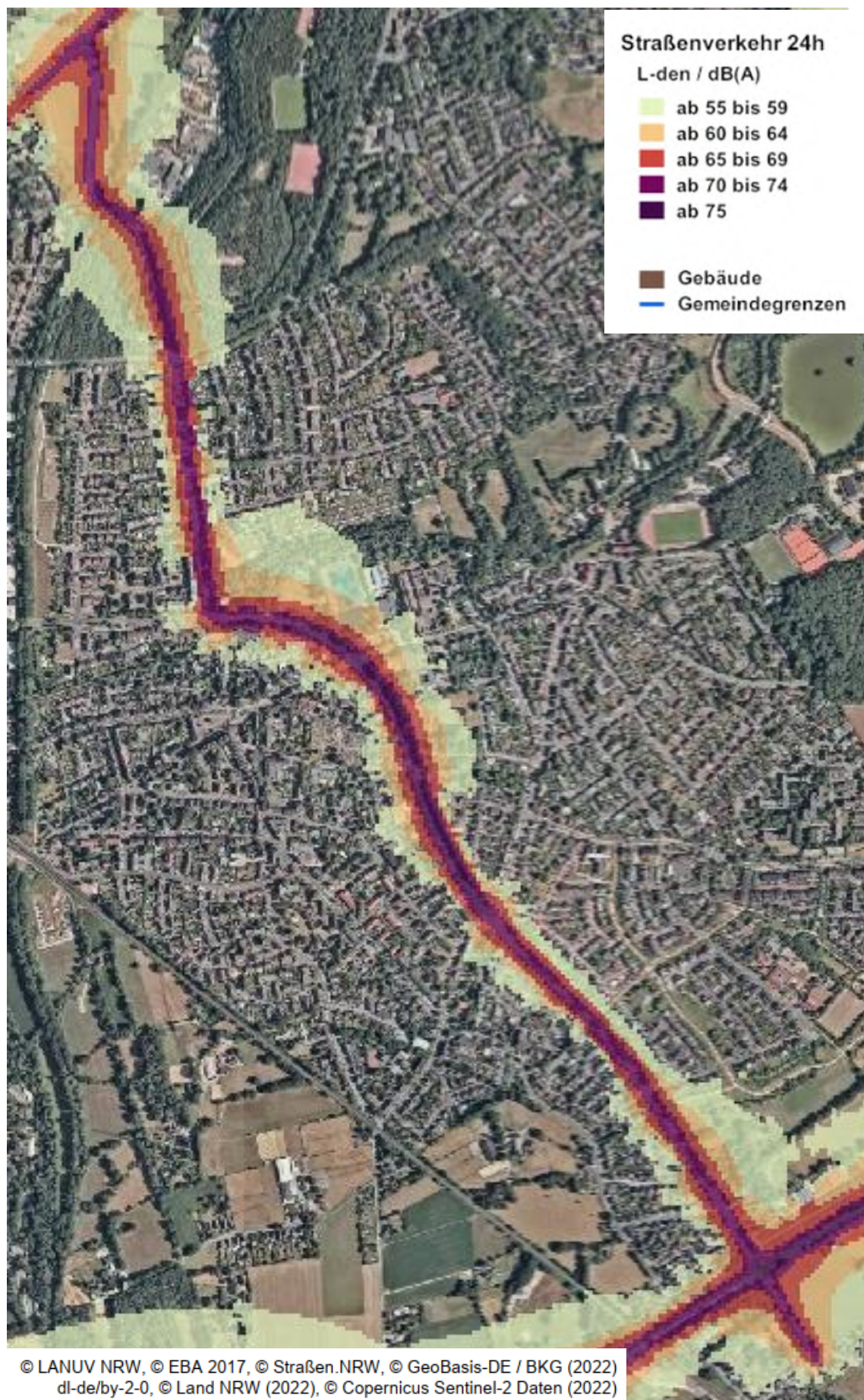






11.2.11

## L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße) – 24-h-Pegel





11.2.12 L 4 (Ziegelstraße / Oberhausener Straße) – Nachtpegel





11.2.13

L 396 (Heerstraße) – 24-h-Pegel

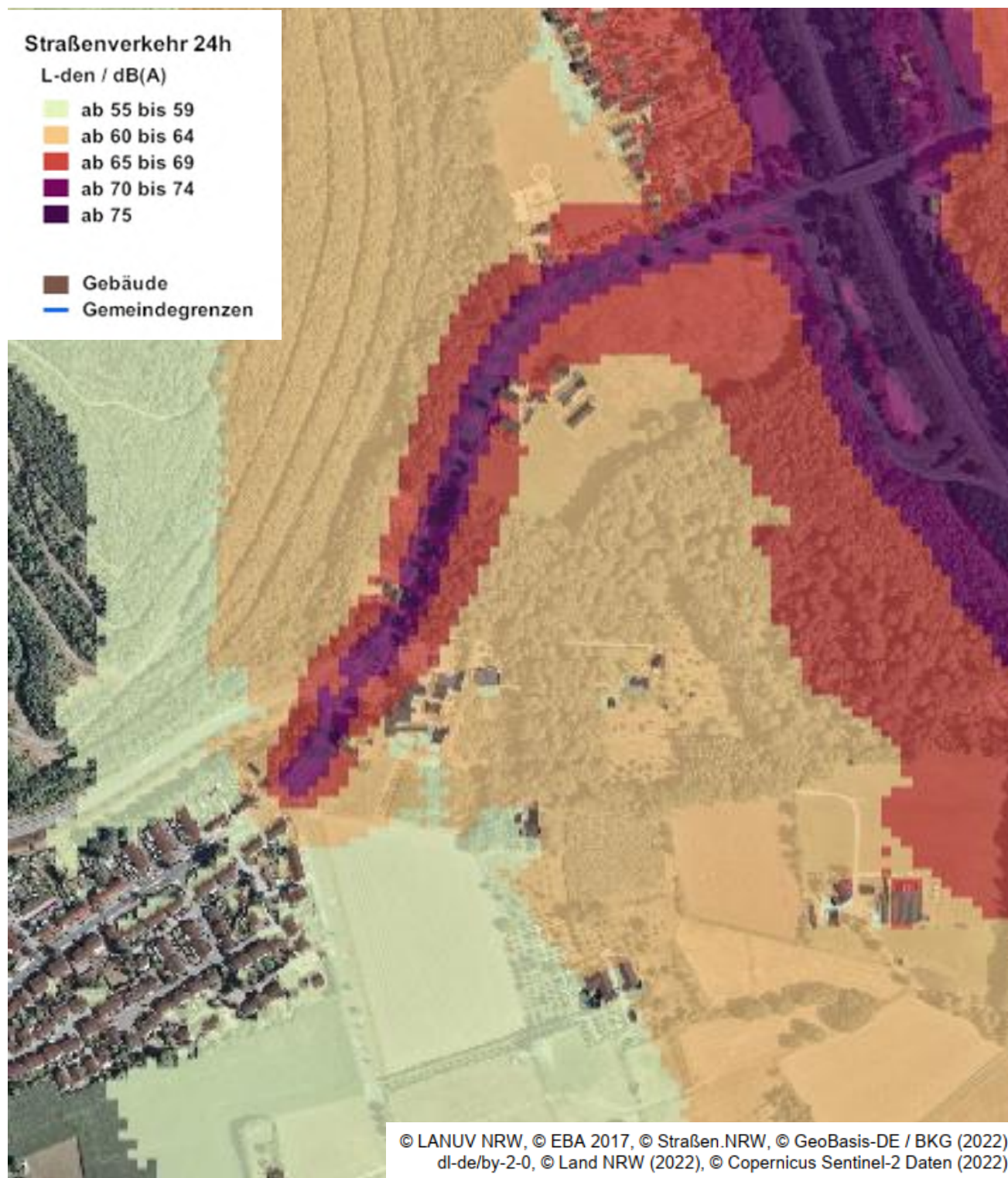


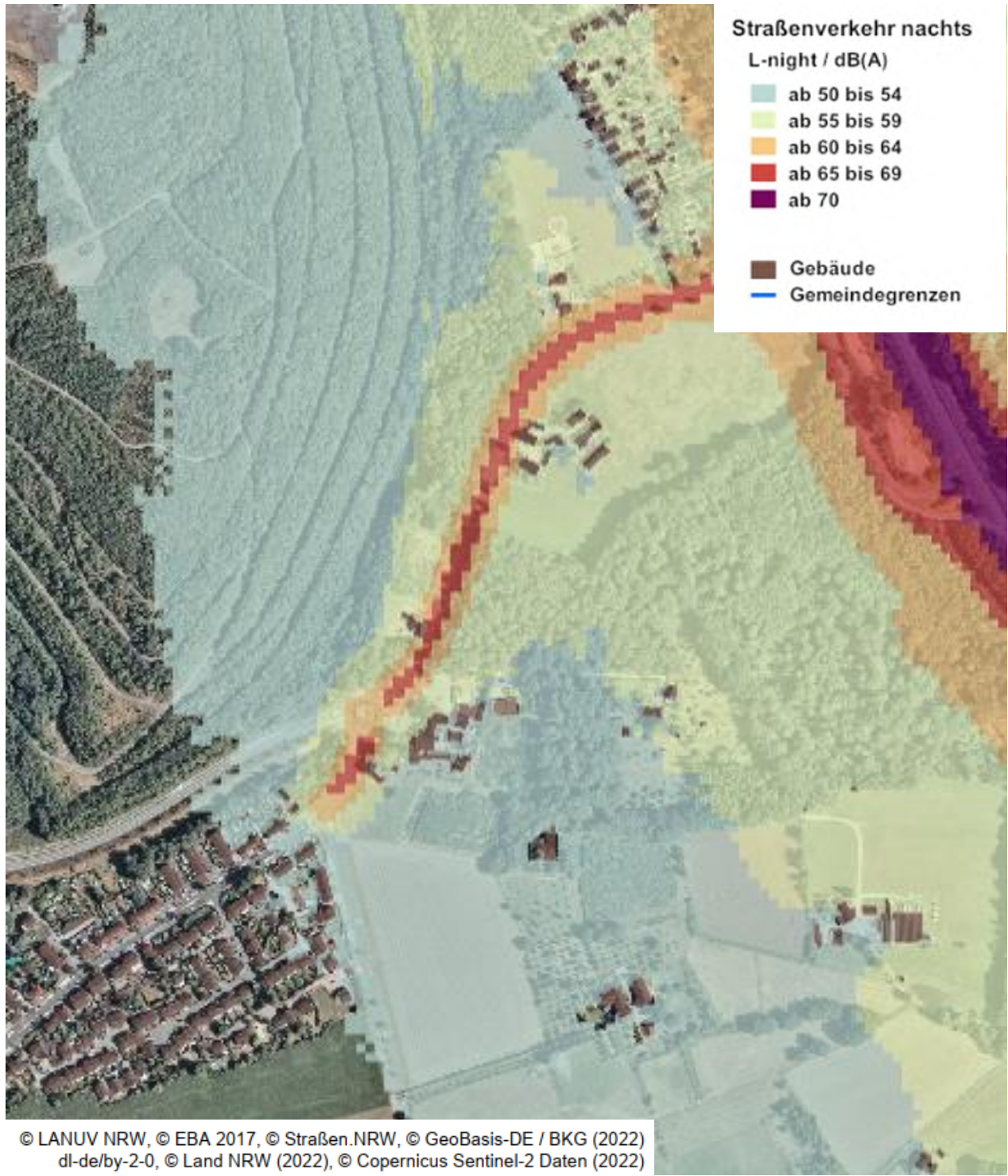


© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)



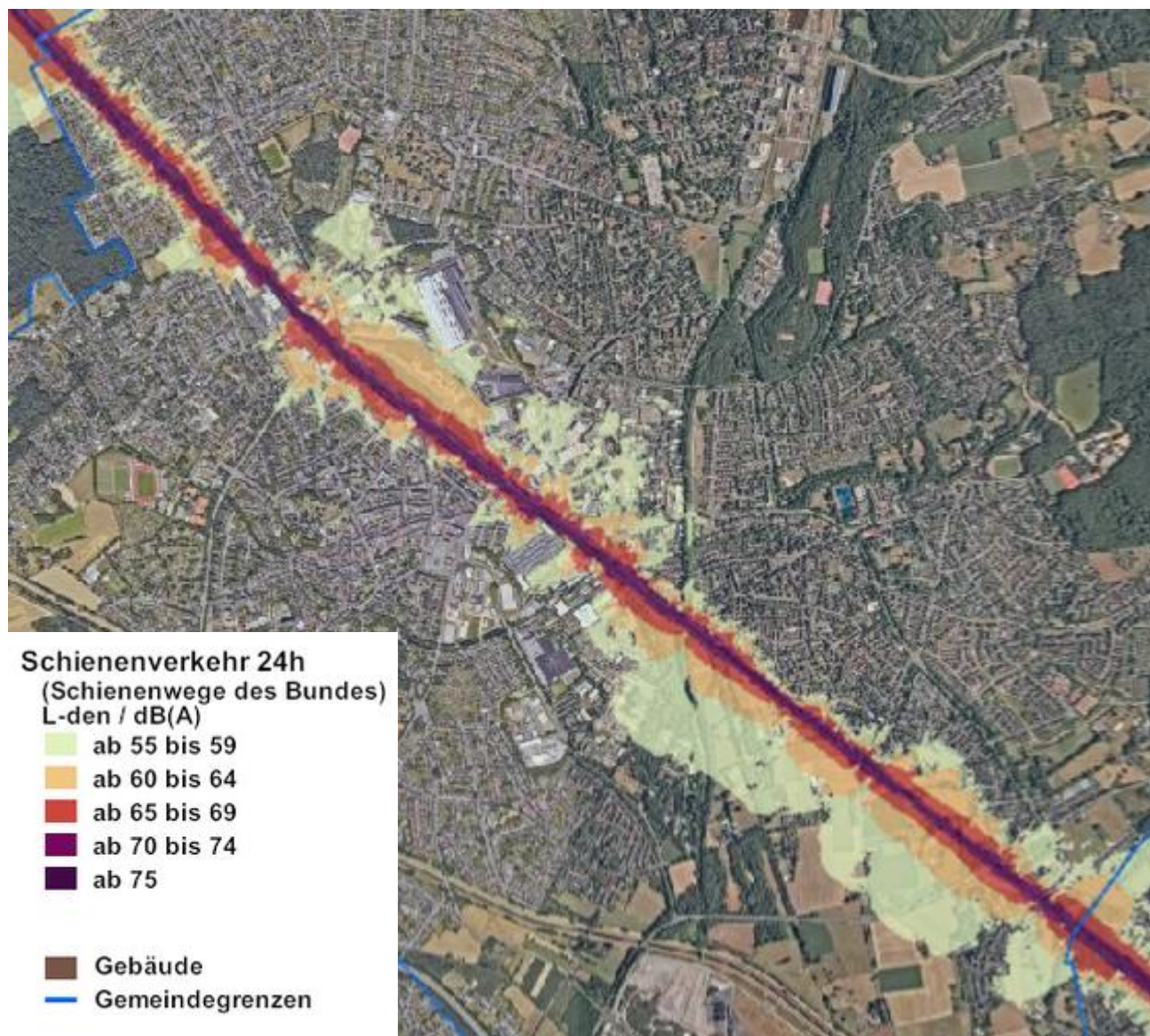


11.2.15 L 462 (Bergerstraße) – 24-h-Pegel





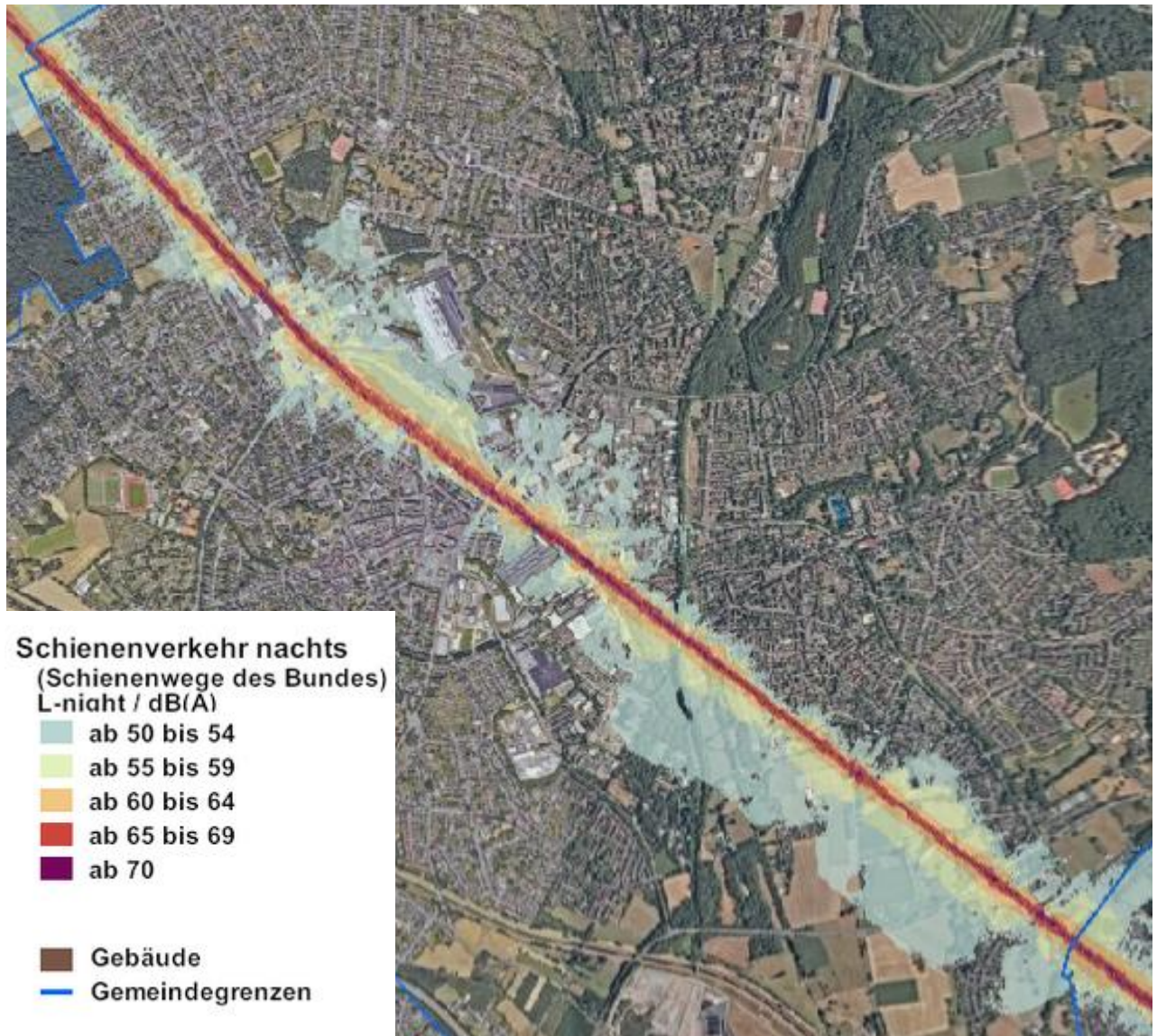
## 11.2.17 Eisenbahnstrecke 2270 – 24-h-Pegel



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)







© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)  
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)



### 11.3. Protokoll der öffentlichen Anhörungen inkl. Synopse

Hier wird nach Fertigstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung das Protokoll inkl. Synopse ergänzt.

