

### Anlage 1 (Stand: 30. Juni 2021)

A Eingaben der Bürger, B Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Nr.	Beteiligung	Stellungnahme der Verwaltung
A 1	<p>Betreff: Lernbelästigung                      Sehr geehrte Damen und Herren wir wohnen auf der [REDACTED], und werden jeden Tag mit LKWS belästigt die hier durchbrettern das die Wände wackeln.                      Hier wäre es gut wenn man eine 30 Zone einrichten würde das die Leute hier auch vernünftig schlafen können.                      Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.                      Die Kulturstraße wurde im Lärmaktionsplan im gesamten Verlauf als Belastungsschwerpunkt definiert. Die Kulturstraße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An diese Straßen sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen einer Rechtsgrundlage.                      Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig. Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“                      Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschem Recht zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird durchgeführt.</p>
A 2	<p>Betreff: Lärmaktionsplan Duisburg                      Sehr geehrte Damen und Herren,                      ich habe folgende Anmerkung: Seit dem aus unerklärlichen Gründen Kaufland in mitten des Wohngebietes [REDACTED] gebaut werden durfte, ist der Lärm für Anwohner unerträglich. Die Lkws dürfen bereits ab 6 Uhr anliefern und stehen oftmals schon vor</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.                      Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Kleinere gewerbliche Anlagen, wie z. B. Supermärkte und zugehörige Parkplätze, werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst.</p>

	<p>6 Uhr mit laufenden Motoren bereit. Außerdem fährt auch ein kleiner Reinigungswagen, der unerträglichen Lärm macht, meistens vor 7 Uhr die Parkplatzeinfahrt rauf und runter. Wo früher bei Karstadt/Hertie ein Lkw pro Tag anlieferte, hat man jetzt den ganzen Tag Lkw-Lärm und jeden Tag werden Mulden auf die Straße "geknallt" nicht "heruntergesetzt". Zudem ist der Lärm auch nicht um 22 Uhr vorbei, es dauert oft bis weit nach 22 Uhr bis bei Kaufland wirklich alle Lichter ausgehen. Vielleicht könnte das mal irgend jemand in der Stadt begutachten! Danke!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p>
<p>A 3</p> <p>A 3.1</p> <p>A 3.2</p>	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren.</p> <p>Ich bin per Zufall bei Facebook über den Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg gestolpert und möchte dies zum Anlass nehmen, um ihnen eine kurze Stellungnahme zukommen zu lassen.</p> <p>Ich wohne [REDACTED] und bin im Grunde auch ganz zufrieden damit. Trotzdem fällt mir der Güterverkehr, als auch der Verkehr auf der parallel verlaufenden Straße (hier wird in den Abendstunden öfters mal ordentlich Gasgegeben) immer häufiger negativ auf.</p> <p>Die Lärmschutzwände, die hier vereinzelt stehen, sind meines erachtens nicht ausreichend bzw. zu niedrig. Könnte die Stadt hier nicht mal aktiv werden?</p> <p>Es macht auf Dauer nämlich nicht viel Spaß, wenn mein Fernseher wackelt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 3.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund ihrer Zuständigkeit für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, wurde die Stellungnahme an das Ordnungsamt weitergeleitet. An der Behringstraße wird aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen, die Geschwindigkeit der Kfz regelmäßig überprüft.</p> <p>Zu A 3.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Die Deutsche Bahn plant im hier angesprochenen Gleisabschnitt umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, überwiegend in Form von Lärmschutzwänden (siehe Tab. 36 im LAP). Nähere Informationen zu diesem Thema finden sich auf der Internetseite <a href="https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html">https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html</a></p>
A 4	<p>[REDACTED] ist es ziemlich laut wegen dem Bus Verkehr tagsüber und abends. Das sollte man im Griff bekommen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Straße „Am Finkenacker“ weist insgesamt eher eine geringe Verkehrsbelastung auf und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der ÖPNV übernimmt u. a. aus Gründen der allgemeinen Mobilitätssicherung und als Bestandteil des Umweltverbundes eine wichtige Verkehrsfunktion in Duisburg.</p> <p>Nach § 45 StVO kann zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm und Abgasen unter Würdigung der Verhältnismäßigkeit und der Umstände in betroffenen Straßenabschnitten vor zu schützenden Wohngebäuden eine verkehrsbeschränkende Anordnung, wie z. B. ein LKW-Fahrverbot, in Betracht kommen. Dort heißt es weiter: „<i>Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.</i>“ Es „[...] dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur</p>

		<p><i>angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</i></p> <p>Straßenverkehrslärm kann die Gesundheit beeinträchtigen. Eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefahr wird nach dem derzeitigem Stand der Rechtsprechung ab Pegelwerten von 70/60 dB(A) tags/nachts gesehen. Bei einer Überschreitung dieser Pegelwerte ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme aus Sicht des Lärmschutzes zu empfehlen.</p> <p>Die Lärmsituation auf der Straße „Am Finkenacker“ wurde überprüft und die Pegelwerte liegen deutlich unterhalb von 70/60 dB(A). Daher können keine weiteren straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen angeordnet werden und die Straße wird auch nicht als Belastungsschwerpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung eingestuft.</p>
A 5	<p>Betreff: Hinweise zu Lärmquellen [REDACTED]</p> <p>Im Bereich AK Duisburg Nord auf der BAB 59 ab Ausfahrt Hamborn bis Abfahrt Marxloh/ Fahrn. dort durch überhöhte Geschwindigkeiten wird der Lärm trotz Schutzmauer wahrgenommen! [REDACTED]</p> <p>Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung</p> <p>mfg [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für alle Aufgaben rund um die Verwaltung der Bundesautobahnen und anderer Bundesfernstraße ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Die Stellungnahme wird zur Prüfung und Abstimmung an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
A 6	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>[REDACTED] Damals haben wir uns für unser Haus entschieden obwohl es unmittelbar an der Gleisen liegt. Aber ansonsten war es eine sehr ruhige und angenehme Ecke. Selbst als nach den Aus- und Weiterbau des LogPort der Güterschienenverkehr drastisch zunahm haben wir gelernt damit umzugehen. 1999 fuhren ca. 4 – 5 Güterzüge in der Woche, dazu der Regio 31 Xanten. Nun fahren zeitweise 40 Züge am Tag, meist mehr. Aber darum geht es nicht, obwohl wir auch schon zahlreiche Risse in den Wänden haben. Unser Problem ist ein ganz anderes. In unmittelbarer Nähe, vielleicht 100 Meter Luftlinie hat sich vor einigen wenigen Jahren ein Firma angesiedelt die CNC Fräsen in jeder Größe betreibt. Vorher war diese Halle als Lagerhalle für Liebherr genutzt, danach ein Zahntechniker. Diese Halle ist nicht isoliert oder lärmgeschützt und somit gar nicht zum CNC Fräsen geeignet. Es wird Tag und Nacht 24 Stunden rund um die Uhr außer Sonntag gefräst. Es geht gar nicht so sehr um die Lautstärke, vielmehr um den schrillen fürchterlich</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Andere gewerbliche Anlagen, wie die hier benannte Firma, werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst.</p> <p>Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p>

	<p>unangenehmen Ton. Selbst im Sommer müssen wir alle Fenster geschlossen halten, unser Garten ist absolut nicht nutzbar. Ein Verkauf des Hauses ist gescheitert da alle Interessenten wegen dem Geräusch abgesprungen sind. Ich bitte Sie höflichst darum sich diesem Problem mal anzutun. In der Nachbarschaft sind alle der gleichen Meinung. vielen Dank mfg</p>	
<p>A 7.1  A 7.2  A 7.3</p>	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Hallo, Ich würde gerne auf drei Punkte aufmerksam machen:</p> <p>1) ganz Ungelsheim, Teil von Hüttenheim und Teile von Huckingen bekommen sehr viel mehr Lärm aus der Industrie (HKM und Grobblech) ab als dargestellt. Insbesondere nachts wenn z.B. bei Grobblech Schrott abgekippt wird. Hier sollte m.E. Abhilfe geschaffen werden (sonntags geht es ja auch)</p> <p>2) sollte die Abfahrt Huckingen auf der Brücke etc. keinen Lärmschutz erhalten dann bleibt es in Ungelsheim laut.</p> <p>3) [REDACTED] sollte analog zu z.B. dem Altenbrucher Damm in eine Zone 30 gewandelt werden um Lärm zu reduzieren und die Schulwegsicherung (beim XXL) zu unterstützen.</p> <p>Grüße [REDACTED]</p>	<p>Zu A 7.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Kleinere gewerbliche Anlagen, wie die hier benannte Firma, werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst. Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet</p> <p>Zu A 7.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für alle Aufgaben rund um die Verwaltung der Bundesautobahnen und anderer Bundesfernstraße ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Im Rahmen des Ausbaus der genannten Strecke sind auch umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, wie die Errichtung von Lärmschutzwänden, vorgesehen. Nähere Informationen zu diesem Projekt finden sich im Internet unter <a href="http://www.Straßen.NRW.de">www.Straßen.NRW.de</a>.</p> <p>Zu A 7.3: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig. Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Die Lärmsituation wurde überprüft und es konnte keine Gefahrenlage in Form von Lärmpegeln in der Höhe von 70/60 dB(A) tags/nachts festgestellt werden. Bezüglich der Schulwegsicherung wird die Stellungnahme zur Prüfung und Abstimmung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet. Gem § 45.9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Es ist im unmittelbaren Umfeld des XXL keine Schule vorhanden. Ein direkter</p>

		<p>Zugang ist für die Albert-Schweizer Grundschule nicht zu befürworten, da diese an der Albert-Schweizer Straße liegt und der Hintereingang des Schulgebäudes auf einen Fußgängerweg jenseits des Baches führt. Besondere Umstände, die ansonsten zwingend solche Verkehrszeichen erfordern sind alleine durch den Betrieb eines Bowlingzentrums mit Tennisplätzen nicht erkennbar.</p> <p>Andere rechtliche Gründe, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen würden liegen ebenfalls nicht vor. Auch seitens der Polizei wurde aufgeführt, dass Unfälle im Begegnungsverkehr eher nicht durch eine Verringerung der Geschwindigkeit verhindert werden können. Durch die parkenden Fahrzeuge erfolgt regelmäßig eine Reduzierung der Geschwindigkeiten, da die vorhandene Fahrbahnbreite den Begegnungsverkehr nur mit entsprechender Vorsicht und Rücksichtnahme zulässt. Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn sind in keinem Fall polizeilich aufgenommen worden.</p>
<p>A 8</p> <p>A 8.1</p> <p>A 8.2</p> <p>A 8.3</p> <p>A 8.4</p>	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Guten Tag,</p> <p>ergänzend zum veröffentlichten Aktionsplan wäre auch [REDACTED] zu betrachten. LKW, Busse, PKW (insb. am Wochenende 22 - 06Uhr) und Flugverkehr erzeugen Lärm- und Vibrationsbelastungen. Aufgrund der breite der Straße (sinnvoll für Rettungswagen als Zufahrt zur BGU) wird die Straße insbesondere am Wochenende deutlich zu schnell und mit aufheulenden Motoren genutzt.</p> <p>Zur Rush-hour am Morgen und Abend bilden sich Staus an den Ampeln, die ebenfalls zu einer Lärm- und Emissionsbelastung führen. Kreisverkehre und Geschwindigkeitsbeschränkungen könnten hier Abhilfe und ein deutliches Plus an Sicherheit schaffen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 8.1: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Lärmsituation auf der Großenbaumer Allee wurde erneut geprüft. Die Lärmpegel liegen unterhalb der Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts, so dass keine Einstufung als Belastungsschwerpunkt erfolgt.</p> <p>Zu A 8.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund ihrer Zuständigkeit für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, wurde die Stellungnahme an das Ordnungsamt weitergeleitet. An der Großenbaumer Allee wurde im Bereich der BGU im Rahmen der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung bei Messungen im Jahr 2020 bisher eine durchschnittliche sehr geringe Überschreitungquote von 0,6 % ermittelt.</p> <p>Zu A 8.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Großenbaumer Allee (L 436) von Lindenstraße bis Zur Seenplatte ist Bestandteil des Straßen- und Wegekonzepts der Stadt Duisburg und dort für das Jahr 2025 eingeplant. Zudem gibt es einen Planungsauftrag für den Abschnitt Lindenstraße bis Sittardsberger Allee.</p> <p>Die Anregungen wird für den weiteren Planungsprozess aufgenommen.</p> <p>Zu A 8.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist aus den oben genannten Gründen (Lärmpegel unterhalb von 70/60 dB(A)) nicht umsetzbar. Nach § 45</p>

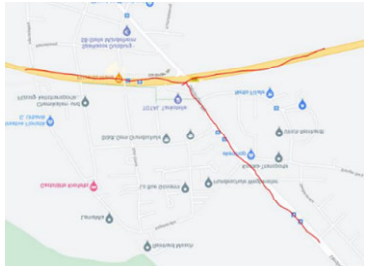
		<p>Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p>
<p>A 9</p>	<p>Betreff: Lärmaktionsplanung          Sehr geehrte Damen und Herren,          [REDACTED] und zwar direkt dort, wo [REDACTED] auf Tempo 50 beschleunigt werden darf. Ich empfinde das tatsächlich als eine Zumutung, weil viele Auto- und Motorradfahrer dort dann richtig Gas geben und es entsprechend laut ist. Schlafen bei geöffnetem Fenster ist dort nicht möglich. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aktuell gibt es keine rechtliche Grundlage zur Anordnung von Tempo 30. Die Angermunder Straße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie vorrangig der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgeschrieben. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen einer Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Die Lärmsituation für die Angermunder Straße wurde gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) untersucht. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Auslösewerte von 70/60 dB(A) auf dem genannten Abschnitt unterschritten werden. Eine Reduzierung der zulässigen</p>

		Höchstgeschwindigkeit zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist entsprechend nicht durchsetzbar.
A 10	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, Meine Empfehlung wäre eine 30er zone einzurichten. Ich als Anwohner würde dies sehr befürworten. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm, wie z. B. die Reduzierung der Geschwindigkeit, kann unter Würdigung der Verhältnismäßigkeit und der Umstände insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Ab Pegeln in dieser Höhe muss mit einer unmittelbaren gesundheitsgefährdenden Immissionsbelastung der Anwohner gerechnet werden.</p> <p>Um die Lärmsituation vor Ort einschätzen zu können, wurde auf der Mündelheimer Straße eine Lärmberechnung durchgeführt. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Auslösewerte von 70/60 dB(A) auf dem untersuchten Abschnitt unterschritten werden. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist entsprechend nicht durchsetzbar.</p> <p>Zur generellen Verbesserung der Lärmsituation wird in Teilbereichen der Mündelheimer Straße im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen lärmindernder Asphalt eingebaut.</p>
A 11 A 11.1 A 11.2	<p>Betreff: Lärmaktionsplanentwurf</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, in Bezug auf den o.g. Entwurf möchte ich auf den Geräuschpegel auf der [REDACTED] aufmerksam machen.</p> <p>A 11.1 Egal ob tagsüber oder nachts ist es auf der Straße sehr laut. Rund um die Uhr wird die Straße von LKW's genutzt. Sei es als Durchfahrtsstraße oder zur Anlieferung vor Ort. Es kommt vor, dass Waren vor 6 Uhr morgens über Kopfsteinpflaster angeliefert werden. Vielleicht ist es möglich, auch diese Straße mit einzubeziehen. Danke und freundliche Grüße [REDACTED]</p>	<p>Zu A 11.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lärmsituation auf der Rheintörchenstraße wurde erneut geprüft. Die Lärmpegel liegen unterhalb der Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts, so dass keine Einstufung als Belastungsschwerpunkt erfolgt. Aus diesem Grund sind auch die Anforderungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen nicht erfüllt.</p> <p>Zu A 11.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da die Rheintörchenstraße durchgehend asphaltiert ist, scheint es sich bei der Kopfsteinpflasterstrecke um eine gewerbliche Zufahrt zu handeln. Welcher Betrieb hier gemeint ist, kann leider nicht lokalisiert werden. Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Kleinere gewerbliche Anlagen, wie die hier benannte Firma, werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst. Fragen zu gewerblichen Lärmemissionen fallen in die Zuständigkeit der Unteren Immissionsschutzbehörde.</p>
A 12	Betreff: [REDACTED]	Zu A 12.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<p>A 12.1</p> <p>A 12.2</p> <p>A 12.3</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Möglichkeit Hinweise und Maßnahmevorschläge unterbreiten zu können. Leider weiß ich nicht was aktuell schon geplant ist/wurde und was zur Umsetzung kommen kann/wird. Jedoch möchte ich Ihnen als Anwohner der [REDACTED] nicht nur die hohe Lärmbelastung durch den Verkehr rückmelden, sondern Ihnen auch die Gebäudeerschütterungen mitteilen, die durch den Schwerlastverkehr zu jeder Tag- und Nachtzeit auftreten. <u>Hinweis:</u> Von daher möchte ich darauf hinweisen, dass auf [REDACTED] gravierende Straßenschäden bestehen, die dazu führen das vor allem leere Lastkraftwagen besonders laut werden und die Gebäude zusätzlich erschüttern. <u>Maßnahmen:</u> Straßenschäden beseitigen, Flüsterasphalt auftragen und vor allem in der Nacht die Geschwindigkeit begrenzen! Gerade in der Nacht bzw. in den frühen morgen Stunden oder am Abend wird gerne schneller als 50 Km/h gefahren. Ich freue mich über eine Antwort oder Rückmeldung zu meiner E-Mail. Nochmals vielen Dank. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet.</p> <p>Zu A 12.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus Sicht des Lärmschutzes ist der Einsatz von lärmindernden Oberflächen sehr zu befürworten. Daher sollte der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt zum Stand der Technik in der Stadt Duisburg gemacht werden. Leider können lärmindernde Maßnahmen oftmals nur im Rahmen einer Zusammenarbeit mit anderen pflichtigen Aufgaben (z. B. Straßenerhaltungsmaßnahmen) oder im Rahmen von Planverfahren umgesetzt werden. Sofern sich die Möglichkeit ergibt, bestehende Lärmschwerpunkte zu entschärfen, werden die Belange des verkehrlichen Immissionsschutzes im Rahmen der Trägerbeteiligung eingebracht. Die Belange des verkehrlichen Immissionsschutzes werden im Verfahren geprüft und abgewogen, und sofern keine gravierenden Belange dagegen sprechen, im Planverfahren umgesetzt. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Straßenbaubehörde weitergeleitet.</p> <p>Zu A 12.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Die Lärmsituation für die Varziner Straße wurde gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)</p>
---	---	--



		<p>untersucht. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Auslösewerte von 70/60 dB(A) auf dem genannten Abschnitt unterschritten werden. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist entsprechend nicht durchsetzbar</p>
<p>A 13</p> <p>A 13.1</p> <p>A 13.2</p> <p>A 13.3</p>	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne auf der [REDACTED] morgens beginnend ist es hier sehr laut weil die [REDACTED] direkt ins Gewerbegebiet führt und die Ausfahrt von der Autobahn direkt auf diese Straße führt. Zudem rasen hier sehr viele ab 20 Uhr durch, die Autobahn hört man Abends stärker da viel mehr Leute nachts etwas mehr aufs Gas drücken, mein Vorschlag wäre für die komplette [REDACTED] eine 30km/h Begrenzung ganztags einzuführen und die Autobahn A42 auf 80km/h runterzusetzen soweit ich weiss ist es im Moment auf 100km/h aber sicher bin ich mir nicht oder auch ggf. starke Lärmschutzwände aufzustellen. Dies sollte dann auch überprüft werden durch Aufstellen von Blitzern.</p> <p>Freundliche Grüße [REDACTED]</p>	<p>Zu A 13.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Die Lärmsituation für die Amsterdamer Straße wurde gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) untersucht. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Auslösewerte von 70/60 dB(A) auf dem genannten Abschnitt unterschritten werden. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist entsprechend nicht durchsetzbar.</p> <p>Zu A 13.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für alle Aufgaben rund um die Verwaltung der Bundesautobahnen und anderer Bundesfernstraße, wie z. B. eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit oder die Errichtung von Lärmschutzwänden, ist als Baulastträger der Straße die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Die Stellungnahme wird zur Prüfung und Abstimmung an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Zu A 13.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund ihrer Zuständigkeit für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, wurde die Stellungnahme an das Ordnungsamt weitergeleitet. An der Amsterdamer Straße konnten bisher</p>

		keine Auffälligkeiten hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden.
A 14	<p>Betreff: Lärmaktionsplan – Bürgerfeedback</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, gerne möchte ich Ihnen mein Feedback zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2020 mitteilen: Ein von Ihnen bereits festgestellter Belastungsschwerpunkt ist die Krefelderstrasse und Uerdingerstrasse in Duisburg Süd, welche Quer durch den Ortsteil Mündelheim führt (hier in Rot eingezeichnet):</p> 	
A 14.1	<p>Die B288 spaltet den Ortsteil in zwei Teile. Eine Überquerung für Fußgänger und Radfahrer ist nur über eine 200 Meter entfernte Überführung möglich, was einen gewissen „Autobahncharakter“ hervorruft. Dabei ist es ungünstig, dass die LkW Vorrangsrouten 19 (siehe Lärmaktionsplan) genau durch diesen Belastungsschwerpunkt und nah am Wasserschutzgebiet auf der Uerdingerstraße vorbei führt. Insbesondere in den [redacted] ist jetzt schon ein erhöhtes Aufkommen von Durchfahrten und parkenden LKWs zu verzeichnen. Das spiegelt sich leider auch in der Asphaltbeschaffenheit wieder. Die geplante Umgehungsstraße „Mannesmannacker“ ist daher sehr zu begrüßen. Gibt es hierzu schon konkretere Planungen? Besten Dank für Ihren Einsatz. Mfg [redacted]</p>	<p>Zu A 14.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die definierten Lkw-Vorrangrouten werden, ebenso wie die Lkw relevanten Restriktionen, laufend auf Richtigkeit und Aktualität hin überprüft. Die Kartendaten werden entsprechend aktualisiert. Ergeben sich z. B. aufgrund von Neu- und Umbaumaßnahmen besser geeignete Routenverläufe, werden die betroffenen Lkw-Vorrangrouten angepasst.</p> <p>Zu A 14.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Mannesmannacker wird gegenwärtig ausschließlich als Bestandteil des Ausbaus der B 288 zur A 525 zwischen Mündelheim und dem derzeitigen Ausbauende A 524 betrachtet und stellt in diesem Zusammenhang eine angedachte Anschlussstelle dar. Nähere Informationen zu diesem Bauprojekt sind bislang leider nicht verfügbar. Generell setzt sich die Stadt Duisburg im Rahmen des Ausbaus der B 288 für eine verträgliche Verkehrsabwicklung, angemessenen Lärmschutz und eine Aufhebung der Ortsteil-Trennung in Duisburg-Rahm ein.</p>
A 15	<p>Betreff: Lärmaktionsplan // Bezirk Mitte – [redacted]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Interesse habe ich den Lärmaktionsplan der Stadt gelesen. Als betroffene [redacted] habe ich allerdings eine Frage/ Anregung zu den Lärmschutzmaßnahmen der A59. Laut Aktionsplan ist folgendes vorgesehen: +++A 59 Für die</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für alle Aufgaben rund um die Verwaltung der Bundesautobahnen und anderer Bundesfernstraße, wie z. B. eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit oder die Errichtung von Lärmschutzwänden, ist</p>

	<p><i>A 59 sind sowohl zwischen der AS DU-Alt-Hamborn und der Wanheimerort als auch zwischen dem AK DU-Süd und der AS DU-Wanheimerort Erhaltungsmaßnahmen geplant, bei denen ein neuer lärmindernder Fahrbelag eingebaut wird. Beim Ausbau der <b>A59 zwischen Kreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Hochfeld auf sechs Fahrstreifen (2011) wurde neben dem Neubau von Lärmschutzwänden auch die in Teilen bereits bestehende Deckelung der Autobahn ausgebaut.</b></i></p> <p>+++ Ich würde gerne wissen, ob somit zwischen AK DU-Süd und AS DU-W'ort keinerlei Neubau der Lärmschutzwände vorgesehen ist? Das wäre in der Tat sehr schade, da wir Anwohner grade durch die Beschaffenheit und/oder Anordnung der bestehenden Lärmschutzwände (die Wände auf Seite <i>Sternstraße</i> sind anscheinend höher als auf Seite [REDACTED] - somit wird der Schall/Lärm der Autobahn unangenehm zurückgeworfen und verstärkt in Richtung Im Hort und Umgebung) besonders benachteiligt sind. Des Weiteren sind die bestehenden Lärmschutzwände bisweilen extrem marode, was aber wohl nicht unbedingt lärmtechnische sondern eher sicherheitsrelevante Auswirkungen haben könnte. Für eine Antwort bedanke ich mich bereits im Voraus! Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>als Baulastträger der Straße die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Im Rahmen der Abfrage zum Lärmaktionsplan wurde uns keine Erneuerung der Lärmschutzwände gemeldet.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Prüfung und Abstimmung an die Autobahn GmbH weitergeleitet.</p>
<p>A 16</p> <p>A 16.1</p> <p>A 16.2</p>	<p>Betreff: Lärmaktionsplan Duisburg</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, wir wohnen [REDACTED]. Aktuell wird der Lärm, welcher von der Straße ausgeht, immer größer. Grund hierfür ist unserer Auffassung nach die Baustelleneinrichtung für das Bauprojekt 6-Seen-Wedau. Bis in die späten Abend-/Nachtstunden fahren LKWs mit erhöhter Geschwindigkeit an unserem Haus vorbei. Darüber hinaus - und noch viel schlimmer! - ist es so, dass die Straße diverse Schäden aufweist und offensichtlich nicht mehr vollumfänglich tragfähig ist. Sobald ein schweres Fahrzeug (LKW oder Bus) am Haus vorbeifährt oder aber an der Bushaltestelle hält und wieder losfährt spüren wir teils sehr starke Erschütterungen in unserem Haus. Eine Meldung bei der Stadt Duisburg sowie den Wirtschaftsbetrieben blieb bislang erfolglos. Wir bitten um Prüfung und Rückmeldung. Vielen Dank vorab.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 16.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Überhöhte Geschwindigkeit stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an das Ordnungsamt der Stadt Duisburg weitergeleitet. Die Großenbaumer Allee wird regelmäßig von der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung kontrolliert. Es konnten bisher keine Auffälligkeiten hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden.</p> <p>Zu A 16.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet.</p>

A 17	<p>Betreff: [REDACTED] muss grüner werden :)</p> <p>Hallo, als Anwohner im Home Office kann ich sagen, dass Lärmschutztechnisch große Fortschritte durch die Fahrbahnerneuerung gemacht wurden. Der Schattenwurf macht einen trotzdem verrückt beim arbeiten. Die 30 Schilder sind zwar nett, werden aber zum großen Teil ignoriert. Unsere naturverbundenen Nachbarn, die Niederlanden, pflanzen sehr viel um Schall abzumindern. Da stehen ganze Spalier-Alleen entlang von Autobahnen oder wo weniger Platz ist gibt es Wiese und Hecken. Wir könnten einfach Hecken entlang des [REDACTED] pflanzen, oder? Gut für den Schallschutz, wertvollen Projekt!gut für die Umwelt, gut fürs Klima. Liebe Grüße und viel Erfolg mit Ihrem wertvollen Projekt! [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine wahrnehmbare Lärmschutzfunktion übernehmen Bäume und Sträucher - entgegen der verbreiteten Meinung – nicht (vgl. <a href="https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/">https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/</a>). Hierbei handelt es sich eher um einen psychologischen Effekt. Sind nach Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen die Lärmschutzanlagen für Anlieger plötzlich sichtbar, kann sich die „gefühlte“ Lautstärke der Straße erhöhen.</p> <p>Geräuschquellen, die zusätzlich gesehen werden, nimmt der Mensch in der Regel intensiver wahr. Eine merkliche, physikalisch messbare Schallreduktion wird erst mit Gehölzbreiten von 100 Metern erreicht. Eine „schallschluckende“ Wirkung durch die straßenbegleitenden schmalen Gehölzstreifen ist daher nicht gegeben.</p>
<p>A 18</p> <p>A 18.1</p> <p>A 18.2</p> <p>A 18.3</p>	<p>Betreff: Meine Erfahrungen: Belastungsschwerpunkt Süd 2</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, über Facebook.de habe ich erfahren, dass Sie den Lärmaktionsplans aktualisiert haben und für Anregungen dankbar sind. [REDACTED] [REDACTED] Leider kann ich Ihre Feststellungen an diesem Standort nur bestätigen. Die Lärmintensität hat sich in den letzten Jahren stark erhöht. Ich werde Ihnen nun folgend meine Erfahrungen aufzeigen und gleichzeitig Lösungsansätze beschreiben, welche die Werte reduzieren würden:</p> <p>1. Jeden morgen fährt um halb 5 der LKW vom Bäcker auf den Parkplatz, rangiert und läd dann lautstark seinen LKW aus (insgesamt 4-5 mal am Tag) Nach meinen Informationen dürfen auf diesem Parkplatz überhaupt keine LKWs entladen werden, sondern nur an der Laderampe, welche sich auf der anderen Seite des Gebäudes befindet. Die LKW Fahrer nehmen sich dem nicht an und verweisen auf den Bäcker. Dieser ist nicht bereit seine Waren durch den gesamten Supermarkt zu befördern. Selbst Nachbarhäuser werden von den Lärm regelmäßig geweckt!</p> <p>2. Dann befindet sich hier auf der Straße ein reperierte Stück Asphalt. Dieses ist leider abgesackt. Und wenn nun LKWs über dieses Stück fahren, wird bei vielen die Ladung durchgeschüttelt. Dieses Geräusch ist sehr laut und ist 24 Stunden am Tag zu hören. Daher eine Frage: wieso fahren hier so viele LKW jeden Tag und jede Nacht vorbei? Ich finde das unerträglich! Und damit meine ich nicht die ganzen Baustellenfahrzeuge, sondern alle anderen LKWs. Ist das hier eine Zufahrtsstraße für HKM geworden? Zudem wird unser frisch verlegter Asphalt in ganz Huckingen enorm strapaziert und abgenutzt! Ich würde ein LKW Verbot begrüßen (Anlieger</p>	<p>Zu A 18.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Kleinere gewerbliche Anlagen, wie die hier benannte Firma, werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst.</p> <p>Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p> <p>Zu A 18.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet.</p> <p>Zu A 18.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen, wie das von Ihnen vorgeschlagene LKW-Fahrverbot, „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der</p>

A 18.4	<p>frei)(nicht für HKM)...und dieses sollte dann auch zwischen den beiden Kreiseln kontrolliert werden.</p> <p>3. Das hauptsächliche Lärmproblem ist aber die Ein- und Ausfahrt von Edeka. Tagsüber wird viel gehupt, weil auf sich zur Einfahrt ein Rückstau gebildet hat, welcher wiederum die Fahrbahn Richtung Duisburg blockiert. Dann sind hier leider viele "Autoposer" unterwegs, welche immer zeigen müssen wieviel PS sie haben. Entweder indem Sie mit häulendem Motor und quitschenden Reifen vom Parkplatz fahren oder indem Sie auf der [REDACTED] einfach richtig Gas geben. Und das in einer Stückzahl!...Man kann sich das gar nicht vorstellen was hier manchmal los ist!</p>	<p>Wohngebäude überschritten werden Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschen Recht wird durchgeführt.</p>
A 18.5	<p>Seit neusten sind hier zusätzlich auch noch Bushaltestellen. Viele alte Menschen gehen direkt über die Straße, weil Ihnen der Umweg über die Ampel zu weit ist.</p>	<p>Zu A 18.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Zufahrten zum Edeka Center sind zuletzt bei Erweiterung um den Getränkemarkt 2009 gutachterlich beurteilt worden.</p>
A 18.6	<p>Ein Wunder das da noch nichts passiert ist! Wieso führt man hier nicht wieder zwischen Kreuzung und Kreisverkehr 30 Km/h ein? Das würde so eine enorme Geräuschreduzierung bewirken. Oder zumindest nachts wie in Buchholz von 22-6 Uhr.</p>	<p>Mit der zusätzlichen Erschließung über den Kreisverkehr an der Johannes-Molzahn-Straße stehen heute zwei Zu- und Abfahrtsfahrtsmöglichkeiten zur Verfügung, die seinerzeit als leistungsfähig beurteilt wurden.</p> <p>Für die in der Spitzenstunde benötigte Rückstaulänge der Linksabbieger von drei Fahrzeuglängen (18 m) stehen an der nördlichen Zufahrt ca. 40 m zur Verfügung.</p>
A 18.7	<p>Dadurch das die Straße hier sehr breit ist, wird nachts ziemlich gerast. Über 100 Km/h sind da keine Seltenheit an Wochenenden. Die Polizei nimmt sich dem nicht an, weil hier keine Unfälle passieren. Alternativ könnte man auch Testweise die Zufahrt zu Edeka sperren. Am Kreisverkehr ist doch auch noch eine Zufahrt. Da kann sich auch kein Rückstau bilden und ich bin sicher die Lautstärke würde sich reduzieren.</p>	<p>Probleme im Verkehrsablauf sind bei 61-20 bisher nicht bekannt. Ich werde die Beschwerde und ggf. erforderliche Maßnahmen prüfen.</p>
A 18.8	<p>4. Wenn beim Steinhof Veranstaltungen stattfinden, parken sehr viele Gäste auf dem Edeka-Parkplatz. (vor den Coronazeiten) Wenn dann die Veranstaltung beendet ist, fahren bis zu 50 Autos gleichzeitig vom Parkplatz. Auch hier muss wieder jeder zeigen wie schnell er ist. Und das dann von 22:00 bis 23:30 Uhr. Ich "steh" dann im Bett!</p>	<p>Zu A 18.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund ihrer Zuständigkeit für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, wurde die Stellungnahme an das Ordnungsamt weitergeleitet. An der Düsseldorfer Landstraße konnten im Bereich des Angerbogens keine Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden.</p>
A 18.9	<p>Ich hoffe meine Erfahrungen können Ihnen irgendwie helfen. Falls Sie weitere Fragen haben, können Sie mich jederzeit kontaktieren. (Kurz zu meiner Person: Ich bin 35 Jahre alt, ledig, Kaufmann für Versicherungen und Finanzen und arbeite seit Corona im Homeoffice)</p>	<p>Zu A 18.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Stellungnahme zu A 18.3</p> <p>Zu A 18.7: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Stellungnahme zu A 18.5</p> <p>Zu A 18.8: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Stellungnahme zu A 18.4</p>
A 18.10	<p>ps: Wieso wird am Sittardsberg kein großer Kreisverkehr gebaut? Diese neue Ampelschaltung ist super wenn man aus Richtung Mediamarkt kommt, aber wenn man mittags in die andere Richtung fahren will, steht man teilweise 3 Ampelphasen an dieser Kreuzung...</p>	<p>Zu A 18.9: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Andere gewerbliche Anlagen, wie der hier benannte Steinhof, werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst.</p>

	Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]	<p>Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p> <p>Zu A 18.10: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ampelschaltungen sollen ein möglichst reibungsloses Abfließen der Verkehrsströme erlauben. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an der Verkehrsplanung der Stadt Duisburg weitergeleitet.</p>
A 19 A 19.1 A 19.2	<p>Betreff: Sittardsberger Allee / Lärmbelästigung</p> <p>Guten Tag, Wir wohnen [REDACTED] und es ist seit ein paar Monaten durch den Lärmpegel kaum noch auszuhalten. Das Aufkommen der ganzen LKWs ist enorm. Meine zwei kleinen Kinder werden beim Mittagschlaf im Hochbett durchgeschüttelt. Wir können zur Straßenseite keine Fenster mehr versteht. Dazu kommt das sich nicht an Tempo 50 gehalten wird, es wird Gas gegeben um noch die Ampel zu bekommen. Es wird auch über rot gefahren mit Vollgas. Mir selbst ist schonmal fast ein LKW hinten rein, weil ich parken wollte, er aber nur nach der grünen Ampel schaute. Bitte helfen Sie uns. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 19.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen, wie ein LKW-Fahrverbot, „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen. Diese Prüfung wurde mit dem Ergebnis durchgeführt, dass auf der Sittardsberger Allee in dem genannten Abschnitt die Anforderungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht erfüllt werden.</p> <p>Zu A 19.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund ihrer Zuständigkeit für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, wurde die Stellungnahme an das Ordnungsamt weitergeleitet. An der Sittardsberger Allee wurde im Bereich der Waldschule im Rahmen der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung bei Messungen bisher eine durchschnittliche sehr geringe Überschreitungsquote von 1,3 % ermittelt.</p>
A 20	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, die allgemeine Lärmbelästigung nimmt stetig zu. Trotz einiger Verbote (z.B. streckenweise 30 Km/h) wird das Gebiet zwischen Schauerstrasse (Abfahrt der Autobahn „Rheinhausen“ - LKW Verbot) und der [REDACTED] zunehmend durch schwere LKB, Busse etc. frequentiert. Am Rande sei erwähnt, dass die engen Straßen durch wild parkende Autos stark verhängt sind! Als [REDACTED] kann ich von wackelnden Gläsern im</p>	<p>Die folgende Abwägung bezieht sich auf die Lange Straße in Duisburg Rheinhausen.</p> <p>Zu A 20.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund ihrer Zuständigkeit für die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, wurde die Stellungnahme an das Ordnungsamt weitergeleitet. An der Langestraße konnten bei einer Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich zwischen der Sandstraße und</p>

<p>A 20.1</p> <p>A 20.2</p>	<p>Schrankwand berichten, wenn Busse / LKW vorbeifahren. Sogar im zurückgelegenen Garten - getrennt durch ca. 30 Meter und das Wohnhaus - ist der Strassenlärm hörbar! Dieser erhöht sich noch durch andauernde Missachtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit. Auf Höhe des Kindergartens ist diese bereits zeitweise auf 30 km/h begrenzt. Die Kreuzung Impelmann durch einen Kreisverkehr entschärft worden. Allerdings werden diese Massnahmen von vielen Verkehrsteilnehmern ignoriert. Der Gefahrenbereich am der Bushaltestelle / Kindergarten sowie der Kreisverkehr werden in rasantem Tempo durchquert. Die Strassen und Bürgersteige zugeparkt.</p> <p>Insgesamt ist die Verkehrssituation und dadurch Lärmbelastung als ungenügend zu bezeichnen. Ich würde es daher sehr begrüßen die gesamte Lagestrasse mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu versehen, mit Ausnahme für Busse die Strasse für LKW zu sperren und diese Beschränkungen regelmäßig zu kontrollieren! Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung. Über eine Antwort würde ich mich sehr freuen. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Grabenacker keine Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden.</p> <p>Zu A 20.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen, wie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder ein LKW-Fahrverbot, „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen. Diese Prüfung wurde mit dem Ergebnis durchgeführt, dass auf der Lange Straße in dem genannten Abschnitt die Anforderungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht erfüllt werden.</p>
<p>A 21</p> <p>A 21.1</p> <p>A 21.2</p>	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, leider kann ich keine Hinweise in Ihren Plänen über die [REDACTED] sehen. Schon vor einigen Jahren habe ich auf die unerträgliche Situation hier in unserem Wohnbereich hingewiesen. Die [REDACTED] wird als Abkürzung von der Sittardsberger Allee zur Düsseldorfer Landstraße und auch andersherum genutzt. Die komplette Straße bis auf einen kleinen Abschnitt in Höhe des Kindergartens, gilt 50 Km/h. Nun musste ich feststellen, dass eine viel breitere Straße wie der Altenbrucher Damm, komplett bis zur Autobahnauffahrt aufgrund Lärminderung, auf 30 Km/h runtergeschraubt wurde. Dies mag dort gerechtfertigt sein, jedoch kommt man sich als Anwohner der [REDACTED] ziemlich abgekanzelt vor.</p> <p>Zudem hier auch nächtliche Rennen vom Marktplatz aus durch die Bregenzer Straße, ein Stück auf der Sittardsberger Allee, bis zurück durch die Arlberger Straße, stattfinden. Ich bitte um Aufnahme der Münchener Straße in den Lärmschutzplan, bzw. fordere dies sogar. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 21.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte (LBS) dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von <math>L_{den} = 70 \text{ dB(A)}</math> und/oder <math>L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math>, werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohem Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Auf der Münchener Straße werden die Auslösewerte für eine Einstufung als Belastungsschwerpunkt, im Gegensatz zum Altenbrucher Damm, nicht überschritten. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen. Diese Prüfung wurde mit dem Ergebnis durchgeführt, dass auf der Münchener Straße die Anforderungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht erfüllt werden.</p> <p>Zu A 21.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

		<p>Überhöhte Geschwindigkeit stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an das Ordnungsamt der Stadt Duisburg weitergeleitet. Die Münchener Straße wird regelmäßig von der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung kontrolliert. In diesem Jahr wurde dort eine Messung im Bereich des Kindergarten durchgeführt. Es konnten bisher keine Auffälligkeiten hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden.</p> <p>Die Polizei wurde bezüglich des geschilderten Sachverhaltes zu den Rennen informiert.</p>
A 22	<p>Betreff: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir wohnen nun seit [REDACTED] und die Störung durch Lärm ist unserer Meinung nach wirklich ausgesprochen hoch, weswegen ich mich schon mehrfach an die Stadt und andere Behörden gewandt habe.</p> <p>Die drei Lärmquellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Autobahn A59</li> <li>•Eisenbahnverbindung zwischen Düsseldorf und Duisburg</li> <li>•Autoverkehr an der Lindenstr.</li> </ul> <p>sorgen in Kombination für eine nahezu kontinuierliche Beschallung (wobei der Autobahn- und Eisenbahn-Lärm vom Wind abhängt). Der zweite Punkt wird ja im Rahmen des RRX-Ausbaus angegangen. Hier möchte ich Sie bitten zu prüfen, inwieweit auf der Strecke zwischen den Haltepunkten Buchholz und Großenbaum die bestehende Lärmschutzwand im Zuge der neu gebauten Lärmschutzwände ggf. angepasst werden kann bzw. ob aufgrund der teilweise sehr hoch verlaufenden Gleise zwischen den Haltepunkten Buchholz und Schlenk nicht eine höhere Lärmschutzwand als die geplante sinnvoller wäre.</p> <p>Der Autobahnlärm ist genau wie der Eisenbahn-Lärm sehr vom Wind abhängig. Oft genug steht der Wind allerdings so, dass es wirklich ausgesprochen laut ist. Können Sie mir sagen, inwieweit die zur Lärmkartierung verwendeten Modelle das Mikroklima berücksichtigen (s. deutschlandfunk.de)? Im neuen Lärmaktionsplan steht zur A59 zwischen AK Duisburg-Süd und Wanheimerort ja nun, dass dort ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut wird (dies stand im bisherigen Lärmaktionsplan nicht drin). Können Sie hierzu ein Zeitfenster im Lärmaktionsplan hinterlegen? Auf meine letzte Anfrage</p>	<p>Zu A 22.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Die Stellungnahme wird daher zur Prüfung und Abstimmung an die Deutsche Bahn weitergeleitet.</p> <p>In Buchholz auf Höhe des Eibenwegs und der Straße Breithof im Rahmen der Lärmsanierung wird eine Schallschutzwand entstehen. An der Lindenstraße existiert bereits eine Bestandswand. Diese wird im Rahmen der Lärmvorsorge des Ausbauprojekts Rhein-Ruhr-Express am Ende der Lindenstraße verlängert, jedoch nicht erhöht.</p> <p>Zu A 22.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lärmkartierung wurde nach den Vorgaben der Rechenvorschrift VBUS durchgeführt. Im Rechenmodell wird die Hauptwindrichtung berücksichtigt.</p>
A 22.1		
A 22.2		
A 22.3		



<p>A 22.4</p>	<p>hierzu wurde mir mitgeteilt, dass für den nördlichen Teil der A 59 (wo die Planungen vermutlich schon weiter voran geschritten sind?) ein Baubeginn in 2026 avisiert wird. Somit dürfte es im südlichen Bereich ja wohl eher um das nächste Jahrzehnt gehen? Ein solches Zeitfenster sollte aus meiner Sicht schon im Lärmaktionsplan hinterlegt werden, damit offenkundig wird, dass gewisse Maßnahmen sich zwar schön anhören, aber de facto erst einmal nicht umgesetzt werden. Kurzfristig ließe sich hier meiner Meinung nach ein Effekt durch eine Geschwindigkeitsreduzierung zwischen dem AK Duisburg-Süd und der Anschlussstelle Wanheimerort zwischen 22 und 6 Uhr erreichen. Es wäre gut, wenn Sie diesen Vorschlag prüfen könnten.</p> <p>██████████: Da aufgrund des Vorhaltenetzes kein generelles Tempo 30 (direkt mittig befindet sich eine Kindertagespflege) möglich zu sein scheint möchte ich anregen hier ebenfalls eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr zu erwägen. Wenn die bestehende Reduktion auf der Sittardsberger Allee (die ja auch zum Vorhaltenetz gehört) bis zur ██████████ verlängert wird (dies wäre ja nur ein sehr kurzes Stück) wäre auch das Problem unterschiedlicher Geschwindigkeiten auf dieser Strecke behoben, was ja beim Altenbrucher Damm auch dazu geführt hat, dass anstatt einzelner Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit die komplette Strecke, die an Wohngebiete grenzt eine Geschwindigkeitsreduzierung erfahren hat.</p> <p>Danke und beste Grüße ██████████</p>	<p>Zu A 22.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Baumaßnahmen und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen obliegen dem Baulastträger der Straße, im Falle der Autobahnen der neu gegründeten Autobahn GmbH. Die Stellungnahme wird mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Autobahn GmbH weitergeleitet.</p> <p>Zu A 22.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lindenstraße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden.</p> <p>Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschem Recht wird durchgeführt.</p>
<p>A 23 A 23.1 A 23.2 A 23.3</p>	<p>Betreff: Laermaktion</p> <p>Guten Tag, ██████████ Es fahren so viele LKW's vorbei die dann in die Schlaglöcher fahren und bei uns die Fenster wackeln. Ich finde hier muss ganz dringend 30er Zone und ein Radargerät hingestellt werden, weil hier alle zu schnell fahren</p>	<p>Zu A 23.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet.</p> <p>Zu A 23.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

		<p>Die Düsseldorfer Straße wurde im Lärmaktionsplan im Abschnitt zwischen der Fischerstraße und Rheintörchenstraße als Belastungsschwerpunkt definiert. Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschem Recht wurde durchgeführt. Die Voraussetzungen für eine nächtliche Temporeduzierung liegen vor. Die Umsetzung erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Zu A 23.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Überhöhte Geschwindigkeit stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an das Ordnungsamt der Stadt Duisburg weitergeleitet. Die Düsseldorfer Straße wird regelmäßig von der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung kontrolliert. Es wurden Auffälligkeiten hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden. Regelmäßige Kontrollen werden daher weiterhin durchgeführt.</p>
A 24	<p>Betreff: [REDACTED]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, da unmittelbar neben dem DU-Village die 30er Zone des Altenheims entstanden ist, wäre es eine Überlegung wert, besagte 30er Zone bis zur Kreuzung am Sittardsberg zu erweitern. Dies würde uns, wenn wir aus der Tiefgarage auf die Hauptstraße kommen wollen, die Zufahrt zur Straße erleichtern. Des Weiteren wäre der Lärmpegel um einiges angenehmer für alle Anwohner des Straßenteils. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Düsseldorfer Landstraße wurde im Lärmaktionsplan zwischen dem Altenbrucher Damm und der Angertaler Straße als Belastungsschwerpunkt definiert. Die Düsseldorfer Landstraße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr</p>

		<p>aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen. Diese Prüfung wurde durchgeführt und es konnte keine Überschreitung der Auslösewerte nach deutschem Recht festgestellt werden. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes sind daher nicht umsetzbar.</p>
A 25	<p>Betreff: Bahnlärm [REDACTED]</p> <p>Guten Morgen zusammen, danke für die Aktionsplanung zum Lärmschutz. Gerne rege ich an, die Lärmemissionen der Bahn zu regulieren. Ich höre am [REDACTED] v.a. nachts regelmäßige Signale, die ich der Bahn zuordne; der Duisport scheint mir zu weit weg - ebenso kann ich das Hupen von LKW seitens der Autobahnen eher ausschließen. Für eine kurze Rückmeldung Ihrerseits bin ich dankbar. Beste Grüße [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Deutsche Bahn weitergeleitet.</p>
A 26	<p>Lärm- u. Schmutzbelästigung [REDACTED]</p> <p>Im Verlauf der abknickenden Vorfahrt i. Richtung Oberhausen Buschhausen hohes LKW-Aufkommen durch vermutliches umfahren d. Autobahn u. ansteuern des Buschhausener Industriegebietes. Bitte um Überprüfung. [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Seitens der Stadt Duisburg findet mittels numerischer Wegweisung und die durch den Rat der Stadt Duisburg beschlossenen Lkw-Vorrangrouten keine aktive Routenführung über die Otto-Hahn-Straße in Richtung Oberhausen statt. Diese Verkehre werden von und zur Anschlussstelle 7 der BAB 59 Duisburg-Neumühl gelenkt. Da es sich bei der Otto-Hahn-Straße um eine öffentlich gewidmete Straße handelt ist das befahren, auch mit Lkw, in Richtung des Gewerbegebietes Oberhausen Buschhausen jedoch zulässig. Da in diesem Bereich die Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts nicht überschritten werden, ist die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wie z. B. einem</p>

		LKW-Fahrverbot, aus Gründen des Immissionsschutzes nicht durchsetzbar.
A 27	<p>Betreff: Lärmbelastungsgebiet in Homberg-Hochheide          Sehr geehrte Damen und Herren, mit den aufgeführten Lärmbelastungsgebieten in Homberg sind wir nicht einverstanden. In der Rheinpreußensiedlung [REDACTED] herrscht durch die überwiegenden Windrichtung eine starke und kontinuierliche Lärmbelästigung durch die A40 (nach der Brücke, Richtung Venlo). Eine Lärmschutzwand würde diese erheblich reduzieren. Viele Grüße          Von [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.          Bauliche Maßnahmen an Bundesfernstraßen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall Autobahn GmbH. Im Entwurf des Lärmaktionsplans wurden bzgl. der Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 40 im Bereich Neuenkamp folgendes vermerkt:          Zwischen den AS Duisburg Homberg und Duisburg Häfen soll die Autobahn auf acht Spuren erweitert werden. Durch schallgeminderte Übergänge zwischen Autobahn und Brücke, Lärmschutzwänden auf der Rheinbrücke und lärmarme Straßenoberfläche soll an und auf der neuen Brücke aktiv gegen Lärm vorgegangen werden. Auch im Bereich der Autobahn wird mit absorbierenden Lärmschutzmaßnahmen und offenporigem Asphalt aktiver Lärmschutz betrieben. Nähere Informationen sind auf der folgenden Internetseite abrufbar:  <a href="https://www.deges.de/projekte/projekt/a-40-ausbau-der-autobahn-und-ersatzneubau-der-rheinbruecke-duisburg-neuenkamp/">https://www.deges.de/projekte/projekt/a-40-ausbau-der-autobahn-und-ersatzneubau-der-rheinbruecke-duisburg-neuenkamp/</a></p>
A 28 A 28.1 A 28.2 A 28.3	<p>Betreff: Anmerkungen zum Lärmaktionsplan Süd          Guten Tag, ich habe folgende Anregungen zum Lärmaktionsplan Süd. Die [REDACTED] sollte bis zum südlichen Ortsende in den Plan mitaufgenommen werden.          Der Hafen bzw. der Güterbahnhof am Hafen sollte in die Lärmvermeidungsstrategie aufgenommen werden. Gleichzeitig ist dabei zu berücksichtigen, dass es wie beim Flughafen Düsseldorf analog zum dortigen Nachtflugverbot ein Verbot von lärm erzeugenden Tätigkeiten wie Rangieren von Zügen, Ab- und Beladen von Güterzügen und Binnenschiffen etc. geben sollte. Schließlich ist die ausgebauten Autobahn mit Lärmschutzmaßnahmen zu versehen.          Zu guter letzt sollte die U79 lärmvermeidendes Rollmaterial einsetzen. Ich hatte Herrn Link auch schon Vorschläge wie Tempo30-Zone oder ähnliches empfohlen. Sie können sich gerne bei uns [REDACTED] einen eigenen Eindruck von der Lärmbelästigung durch Verkehr, Industrie und ÖPNV verschaffen          Viele Grüße [REDACTED]</p>	<p>Zu A 28.1: Die Stellungnahme wird nicht gefolgt.          Für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte (LBS) dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von <math>L_{den} = 70 \text{ dB(A)}</math> und/oder <math>L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math>, werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohen Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Dies ist im benannten Abschnitt nicht der Fall.          Zu A 28.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.          Die angesprochenen Belange sind im Bundesimmissionsschutzgesetz und den zugehörigen Verordnungen geregelt. Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Kleinere gewerbliche Anlagen, wie die hier benannte Firma, werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst. Fragen zu gewerblichen</p>

		<p>Lärmemissionen fallen in die Zuständigkeit der Unteren Immissionsschutzbehörde.</p> <p>Zu A 28.3: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen, wie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen. Diese Prüfung wurde mit dem Ergebnis durchgeführt, dass auf der Düsseldorfer Landstraße in dem genannten Abschnitt die Anforderungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht erfüllt werden.</p>
A 29	<p>Betreff: Bitte Antwort an [REDACTED]</p> <p>Guten Tag Habe heute ihren Lärmaktionsplan für 47226 duisburg angeschaut bei der ansicht viel mir auf das sie die schwarzenbergerstr als schwer punkt angeben nun frage ich mich wie so die [REDACTED] wohne nicht auf geführt ist kommen die Fahrzeuge nicht über die [REDACTED] zur Schwarzenberg oder ist das eine Einbildung das die 30 Tonner nachts um 00 Uhr und morgens um 5 uhr hier nicht vorbeikommen ich glaube sie sollte ihren Plan neu überarbeiten ich würde mich freuen wenn sie sich melden würden und mir sagen ob sie den Plan noch mal überdenken würde [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von <math>L_{den} = 70 \text{ dB(A)}</math> und/oder <math>L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math>, werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohem Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Östlich an den LBS Rheinhausen 1 und 2 anschließend auf der Margaretenstrasse sind keine Fassaden mit Fassadenpegeln über dem Auslösewert vorhanden. Bereits kleine Unterschiede im Straßenquerschnitt, wie z. B. der Abstand einzelner Gebäude zur Fahrbahn, oder die Geschlossenheit der Bebauung können zu einer unterschiedlichen Einstufung führen.</p> <p>Die Lärmkartierung und der Lärmaktionsplan werden alle fünf Jahre aktualisiert und die Lärmbelastungsschwerpunkte entsprechend überprüft.</p>

A 30	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne [REDACTED] und die Lärmbelastigung der Straßenbahn entlang der Kremerstr. ist enorm. Besonders auch nachts, wenn die Straßenbahnen in ihr Depot und am frühen morgen wieder zurückfahren. MfG [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die städtischen Schienenverkehre wurden im Rahmen der Lärmkartierung überprüft und es konnten keine Überschreitungen der relevanten Auslösewerte festgestellt werden. Generell kann es aber zu verstärkten Lärmemissionen z. B. durch Unebenheiten am Gleis kommen. Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG). Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die DVG weitergeleitet. Die DVG ist bestrebt, unabhängig von gesetzlichen Verpflichtungen, die Lärmbelastungen durch den Straßen- und Stadtbahnverkehr für Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die DVG hat sowohl neue Stadtbahnen als auch neue Straßenbahnen bestellt, die ab Ende 2021 / Anfang 2022 sukzessive die alten Fahrzeuge ersetzen werden. Bei der Auswahl der neuen Fahrzeuge hat die DVG dem Thema Lärm besondere Beachtung geschenkt. Daher wird ein Rückgang der Lärmbelastung durch den Einsatz der neuen Bahnen in den kommenden Jahren erwartet.</p>
<p>A 31</p> <p>A 31.1</p> <p>A 31.2</p> <p>A 31.3</p>	<p>[REDACTED] Lärmaktionsplan Duisburg</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, als Anlieger der [REDACTED] in Duisburg Walsum, möchte ich folgende Anmerkungen zu dem Lärmaktionsplan machen und Sie bitten, Maßnahmen zur Verhinderung/Verminderung von Schwerlastverkehrslärm umzusetzen. Wie in der Tabelle 1 festzustellen ist, nimmt die Verkehrsbelastung der [REDACTED] eine Topplatzierung in der Liste der am meisten belasteten Straßen in Duisburger Norden ein.</p> <p>Der schlechte Zustand der Fahrbahnoberfläche durch mangelhaft instandgesetzte Fahrbahnausbesserungen nach Kanalsanierungen ist eine Hauptursache für zusätzlichen und unnötigen Verkehrslärm. Des Weiteren ist die Zunahme von Schwerlastverkehr im Rahmen der Sanierung und Erschließung des ehemaligen Haindl Geländes ein weiterer Belastungsfaktor für alle Anwohner. Auch die Inbetriebnahme von Logport 6 wird eine weitere Verschlechterung und Belastung für die Anwohner bringen. Die auf der Seite 44 zur Entlastung der Anlieger geplante und schon in Vorbereitung befindliche Maßnahme der Süd- West-Querspange Hamborn/Walsum ist zwar lobenswert, wird aber seine Wirkung erst im Jahr 2023 oder später erzielen.</p>	<p>Zu A 31.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es handelt sich bei der Tabelle 1 des Anhangs 6 des Lärmaktionsplans der Stadt Duisburg um eine detaillierte Auflistung der Lärmbelastungsschwerpunkte (LBS) im Stadtgebiet. Eine Rangfolge der einzelnen LBS gibt es hier nicht.</p> <p>Zu A 31.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Ihre Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet.</p> <p>Zu A 31.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der genannten Strecke ist bis zur Fertigstellung der Umgehungsstraße zu erwarten. Bei einer Überschreitung gesundheitsgefährdender Lärmpegel können zur Verbesserung der Lärmsituation straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden. Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen, wie eine Reduzierung der zulässigen</p>

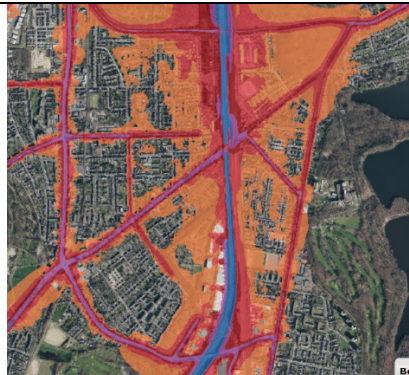
	<p>Damit es aber früher zu einer spürbaren Entlastung kommen kann, sollte die Stadt eine Geschwindigkeitsabsenkung auf 30 Km/h veranlassen und die Unebenheiten auf der Fahrbahn beseitigen. Die Absenkung der Geschwindigkeit könnte auch zeitlich begrenzt werden, z.B. in der Zeit zwischen 20 Uhr und 6 Uhr. Gerade die Geschwindigkeitsabsenkung würde in den Abend - und Nachstunden eine spürbare Verbesserung der Lärmbelastung bringen, weil hier die größte Lärmbelastung durch LKW's entsteht und die Nachtruhe der Anwohner erheblich gestört wird.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Höchstgeschwindigkeit, „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Eine verkehrsbeschränkende Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen. Eine Prüfung der bestehenden Lärmsituation nach deutschem Recht wurde durchgeführt. Die Abwägung und Entscheidung einer Temporeduzierung steht noch aus.</p>
A 32	<p>Betreff: Lärmplanung          Sehr geehrte Damen und Herren          Im aufgeführten Plan für Rheinhausen fehlt eindeutig die [REDACTED]          Hier beginnt die Tägliche LKW- Raserei bereits um 4.00 Uhr morgens und begleitet einen bis zum schlafen gehen. Abgesehen von den schutzwürdigen Menschen des Tellen Heimes wohnen hier auch noch einige Bürger dieser Stadt die auch gerne einem erholsamen Schlaf hätten. Deshalb bitte ich Sie unsere Straße mit in den Aktionsplan aufzunehmen und auch geeignete Maßnahmen folgen zu lassen. Viele Grüße [REDACTED]</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von <math>L_{den} = 70 \text{ dB(A)}</math> und/oder <math>L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math>, werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohen Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Entlang der Bergheimer Straße sind keine Fassaden mit Fassadenpegeln über dem Auslösewert vorhanden. Im Rahmen der Überarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans, die spätestens alle fünf Jahre stattfindet, werden u.a. die Verkehrsstärken auf den Straßen im Duisburger Stadtgebiet überprüft und aktualisiert, sodass die Auswirkungen verkehrsgenerierender Bauvorhaben auch in den Lärmaktionsplan Eingang finden.</p>
A 33	<p>Betreff: Lärmbelästigung          Als dringende Anregung bitte ich darum, dass der Lärmschutz hier in Meiderich zum Abschluss gebracht wird. Bisher wurde dieser bis zum sog. Wendekreis sowie ab Beginn des Stadtparkes ausgeführt. Leider ist das Stück : brücke- strassenüberführung bzw brückenstück bisher nicht ausgeführt, so dass der lärm der bahn voll in unsere Wohnungen schlägt Und nur bei geschlossenen Fenstern erträglicher wird. Evtl würde auch die entsprechende Erhöhung durch Nutzung des Deiches eine Besserung bringen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Deutsche Bahn weitergeleitet. Hier wird die Schallschutzwand mithilfe eines Torsionsbalken an der Brücke erstellt werden. Diese Arbeiten sollen voraussichtlich im April dieses abgeschlossen sein. Der Bau dieser Schallschutzwand wäre aktuell noch nicht erforderlich, sondern erst im Rahmen der Straßenanbindung zu erstellen. Diese würde erst im Herbst 2023 fertiggestellt werden. Da die</p>

	Danke fürs Verständnis; [REDACTED]	Deutsche Bahn jedoch Verständnis für die Anwohner haben, wurde die Maßnahme bereits im letzten Jahr begonnen.
A 34	Betreff: Lärmaktionsplan Sehr geehrte Damen und Herren, unter Punkt 6 &#8222; Straße Am Heidberg 70-150 &#8222; ist nur die direkt an der B288 liegende Straße aufgeführt! [REDACTED] und bin ebenso von dem Lärm der B288 betroffen, da zwischen der B288 und meinem Haus kein weiterer Schutz vorhanden ist. Ich bitte um Prüfung. [REDACTED]	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von $L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$ und/oder $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$ , werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohen Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Dies ist auf der Brockenstraße nicht der Fall, da sie sich in einer deutlich größeren Entfernung zur B 288 befindet als die Straße Am Heidberg.
A 35 A 35.1 A 35.2 A 35.3 A 35.4 A 35.5	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in unmittelbarer Nähe der Gaterwegbrücke. Über die der größte Teil der LKW ins Logport Gelände fahren. Der Zustand der Strasse am Ende der Brücke ist Uneben und mehrfach ausgebessert worden. Die Geräuschkulisse im Haus und Garten sind nicht mehr zu ertragen, abgesehen davon das in unserem Haus Erschütterungen Spürbar sind. Welche für ein Haus aus dem Jahre 1889 Schäden verursachen. Ihnen sollte Bekannt sein das Lärm Krank macht, den LKW Verkehr haben wir hier 7 Tage in der Woche Rund um die Uhr. Vorgeschriebene Geschwindigkeiten werden nicht selten Überschritten, was noch hinzukommt. Der Zustand der Gaterwegbrücke, die derzeitige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20 KmH Wird weitere Schäden an der Brücke nicht verhindern. Mein Vorschlag: Einen Verteilerkreis unten an der Brücke dann ist es nicht mehr Möglich mit 70 KmH Über die Kreuzung zu Donnern. Schallschutz wie an der Neuen Krefelderstr. Erneuerung des Strassenbelag (Flüsterasphalt wie Friedrich Ebertstr.) Für mich steht Einwandfrei fest ,das die damaligen Verantwortlichen ihre Hausaufgaben nicht gemacht haben. Was mir auch noch auf dem Herzen Liegt: Einen schönen Grüß an den Lehrling ,der Verantwortlich ist für die Ampelschaltung Friedrich Ebert Str./ Günterstr. Lärmschutz/ Flüsterasphalt Macht keinen Sinn wenn sich dort der Verkehr staut bis Krefelder Str. Sogar bis Schwarzenbergerstr. Dann auch in anderer Richtung von	Zu A 35.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Ihre Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet. Zu A 35.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Überhöhte Geschwindigkeit stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an das Ordnungsamt der Stadt Duisburg weitergeleitet. Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden festgestellt und weitere Kontrollen sind vorgesehen. Zu A 35.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Vorschlag den lichtsignalisierten Knoten als Kreisverkehr umzugestalten, wird von der städtischen Verkehrsplanung geprüft. Zu A 35.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht des Lärmschutzes ist der Einsatz von lärmindernden Oberflächen sehr zu befürworten. Daher sollte der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt zum Stand der Technik in der Stadt Duisburg



	<p>Moerser Str. bis Günterstr. Optimale Bedingungen für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge. In dem Fall schlage ich Umschulung, auch für den Vorgesetzten vor. So das sollte fürs erste reichen, Lade Sie gerne zu einem Gespräch und Kaffee ein. (Gehörschutz ist mitzubringen) Verbleibe mit freundlichen Grüßen und in der Hoffnung was von Ihnen zu Hören [REDACTED]</p>	<p>gemacht werden. Leider können lärmmindernde Maßnahmen oftmals nur im Rahmen einer Zusammenarbeit mit anderen pflichtigen Aufgaben (z. B. Straßenerhaltungsmaßnahmen) oder im Rahmen von Planverfahren umgesetzt werden. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Straßenbaubehörde weitergeleitet. Eine Fahrbahnerneuerung ist derzeit nicht geplant und nicht finanzierbar.</p> <p>Zu A 35.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ampelschaltungen sollen ein möglichst reibungsloses Abfließen der Verkehrsströme erlauben. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Duisburg weitergeleitet.</p>
<p>A 36</p> <p>A 36.1</p> <p>A 36.2</p>	<p>Betreff: Aufnahme eines Belastungsschwerpunktes Duisburg SÜD  Sehr geehrte Damen und Herren,  hiermit übersende ich Ihnen unter Einhaltung der Frist vom 30. November 2020 meine Anregungen und Bedenken zum neuen Entwurf des Lärmaktionsplanes zum Bereich Duisburg SÜD. Positiv möchte ich schon einmal auf die neue 30 Zone am Altenbrucher Damm Äußern. Die Belastungen der Straße zeigen, dass die Maßnahmen notwendig sind für den Belastungs-Schwerpunkt 4 und die Zone 30 halte ich für durchweg sinnig. Der Duisburger Süden erfreut sich seit einigen Jahren immer stärkeren Zuwachs aus dem Düsseldorfer Raum,  <a href="https://www.waz.de/staedte/duisburg/duesseldorf-boom-erreicht-den-duisburger-sueden-id212600925.html">https://www.waz.de/staedte/duisburg/duesseldorf-boom-erreicht-den-duisburger-sueden-id212600925.html</a> (Bsp)  Eine Entlastung der Sittartsberger Allee und des Altenbrucher Damms könnte hier eine Auffahrt in Buchholz in Richtung A59 Düsseldorf sein. Anwohner müssen im Moment beide Straßen benutzen um in Großenbaum auf die A59 Richtung Düsseldorf zu gelangen.</p>	<p>Zu A 36.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu A 36.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen  Die Zuständigkeit für bauliche Maßnahmen an Bundesfernstraßen liegt bei der Autobahn GmbH. Daher wurde die Anregung mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Autobahn GmbH weitergeleitet.</p>

A 36.3



Des Weiteren fehlt aus meiner Sicht ein Belastungsschwerpunkt, und zwar die Verlängerung der Sittardsberger Allee, Düsseldorfer Landstraße und Mündelheimer Strasse. In den Gelb Markierten Bereichen liegen die Hauptarbeitgeber des Duisburger Südens.

Überschlagsmäßig  
3000 Mitarbeiter (MA) HKM  
1000 MA TKSE  
1000 MA DPD  
1000 MA Andere

Bei 6000 Arbeitnehmern und einer Annahme von 50% Mitarbeiter aus dem Duisburger Norden/Oberhausen/Dinslaken etc. liegt das Jährliche Verkehrsaufkommen bei  $3000\text{MA} \cdot 220$  Abreistage (x2 Hin und Rückfahrt)

Bei einer Belastung auf der oben genannten Straße von 1,32 Mio PKW`s. Die unten aufgeführten Routenplaner zeigen hier eine Ersparnis von 30% Weg und 30% Zeit Einsparung.

Die sogenannten Grüne Welle, auf den Straßen Sittardsberger Allee /Düsseldorfer Landstrasse/ und Mündelheimer Straße verkürzt übrigens die Zeiten, so dass es wahrscheinlich zu einer verbesserten Lärmminimierung

An den Ampeln, aber dadurch auch zu einem erhöhten Aufkommen, an oben genannten Straßen führt. Zur Untermuerung der oben genannten These schauen wir uns darüber hinaus die Zu- und Abflusszahlen der Uerdinger Straße an. Hier ist zu erkennen, dass diese eine weit weniger starke Belastung als z.B: die Sittardsberger Allee / die Düsseldorfer Landstrasse und die Mündelheimer Strasse aufweisen. D.h der geplante Zu und Abfluss des in Hüttenheim

Zu A 36.3: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von  $L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$  und/oder  $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$ , werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohen Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Auf den genannten Abschnitten der Sittardsberger Allee, Düsseldorfer Landstraße und Mündelheimer Straße bis zur Kreuzung Ehinger Straße wird der Auslösewert nicht erreicht.

Im Rahmen der Überarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans, die spätestens alle fünf Jahre stattfindet, werden u.a. die Verkehrsstärken auf den Straßen im Duisburger Stadtgebiet überprüft und aktualisiert, sodass die Auswirkungen verkehrsgenerierender Bauvorhaben auch in den Lärmaktionsplan Eingang finden.

Perspektivisch soll die Wegführung über die B 288 und die A 59 durch den Anschluss des Mannesmannackers an die B 288 verbessert werden.

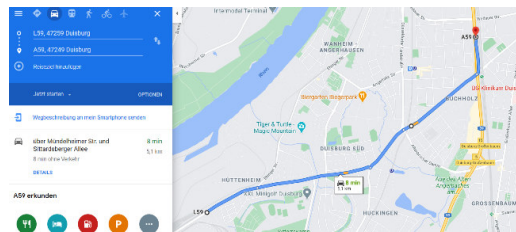
angesiedelten Industrieparks funktioniert im Moment nicht über die Umgehung der Ürdinger Strasse (A59) sondern Wird über den verlängerten am der A59 Sittardsberger Allee /Düsseldorfer Straße und Mindelheimer Straße geleitet. Damit sind gemäß Vorentwurf der Lärmaktionsplanes weitere Maßnahmen zu planen, um die Umgehung über A59 B288 (Richtung Krefeld)

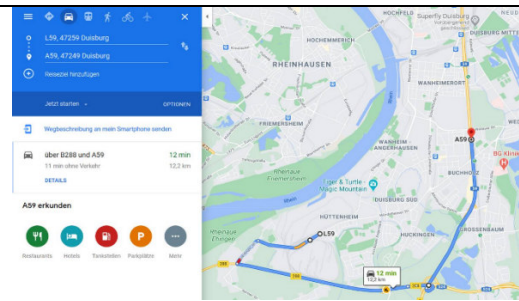
Attraktiver zu gestalten. Eine Tempo 30 Zone zwischen Sittardsberger Allee und Kreuzung Mündelheimer Strasse /Ehinger Strasse würde den Zeitvorteil wenigstens negieren, so dass dadurch eine Umfahrung des Schwerpunktes begünstigt wird. Aus oben genannten Gründen ist die Belastung auf der Verlängerung der Sittardsberger Allee zumindest genauso hoch, wenn nicht sogar höher als der genannte Belastungsschwerpunkt 2. Der Zu und Abfluss über die Sittardsberger Allee /Mündelheimer Strasse bis zum Industriegebiet Hüttenheim sollte anhand der dort ansässigen Arbeitsplätze mitbeurteilt werden.

2 [Düsseldorfer Landstraße](#) [Mündelheimer Straße](#) [Hermann-Spillecke-Straße](#)

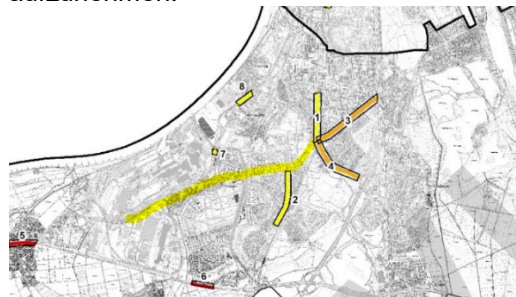
Tabelle 8: Hauptverkehrsstraßen in Duisburg-Süd.

Straßenname	Kfz/a in Mio.	Straßenname	Kfz/a in Mio.
Albert-Hahn-Str.	2,2 – 4,7	Masurenallee	4,4
Altenbrucher Damm	5,6 – 8,9	Mündelheimer Str.	2,9 – 5,7
Angermünder Str.	1,4 – 4,6	Neuenhofstr.	3,8
Düsseldorfer Landstr.	3,2 – 8,5	Obere Kaiserswerther Str.	4,7 – 6,5
Ehinger Str.	2,0 – 5,2	Sittardsberger Allee	2,0 – 7,9
Großenbaumer Allee	2,5 – 5,2	Uerdinger Str.	1,3 – 4,5
Kalkweg	3,1	Wedauer Brücke	3,6
Mannesmannstr.	4,2 – 4,6	Wedauer Str.	2,3 – 5,1





Mit der oben genannten Begründung beantrage ich hiermit den unten aufgeführten Belastungsschwerpunkt gemäß Lärmaktionsplan Nummer 9 (wie in Gelb markiert) Sittardsberger Allee /Düsseldorfer Landstrasse/ Mündelheimer Strasse /bis Kreuzung Ehinger Strasse in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.



Der Antrag ist konform zum jetzigen Entwurf des Lärmaktionsplanes im Bereich auf die Verlagerung und Bündelung des Verkehrsaufkommens, aus bereits vorhandene Autobahnen und Bundesstraßen.

**Verlagerung auf neue Straßen**

Duisburg besitzt mit den Autobahnen A3, A40, A42, A59 und A524 einen sehr guten Anschluss an das nationale und internationale Fernstraßennetz. Mit fünf Autobahnkreuzen und 21 Anschlussstellen im Stadtgebiet wird die schnelle Erreichbarkeit des überregionalen Straßennetzes ermöglicht. Durch die bestehende Wirtschaftsstruktur und die Ausrichtung der Stadt als Logistik-Standort wird der Wirtschaftsverkehr in Zukunft sowohl auf der Schiene als

		Parksuchverkehr : ca.1 dB(A)
Verlagerung und Bündelung	Verlagerung im Bestandsnetz	Lokale Reduzierung zu erwarten, die Höhe hängt von vorhandenem Gesamt- und Schwerverkehr sowie vom Einzelfall ab Lkw-Anteil von 10 auf 5%: ca. 1 dB(A) Lkw-Anteil von 10 auf 1%: ca. 3 dB(A)
Verlagerung und Bündelung	Verlagerung auf neue Straßen	Abhängig vom Einzelfall, Halbierung Kfz-Verkehr: ca. 3 dB(A)

Betreff: Vorrangsrouten Duisburg süden

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei die Anmerkungen zur Vorrangsrouten im Duisburger Süden.

Die Probleme werden am ehesten über ein Beispiel ersichtlich. Ein

LKW mit Standort Ehinger Strasse Angerhausen will auf die A59

Richtung Dinslaken. Die Entsprechende Vorrangsrouten (da es keine

Kartierung zwischen 19 und 17 gibt) würde zurück über Hüttenheim

bis zur Uerdinger Strasse führen. Ab der Uerdinger Strasse wäre

eine Zusätzliche Maut von bis zu 2,4 € zu bezahlen.

Über	km	Minuten	Kosten bei 1,81€/km
Wanheimerort	5,4	10	9,774
Bucholz	7,6	11	13,756
Über Uerdinger Strasse	17,1	18	30,951
Fehlende Mauteinnahmen 12,5 km			

Hier kann man eindeutig erkennen, dass der Kapitalismus siegt, ohne

weitere Maßnahmen ist die Vorrangsrouten nicht sinnvoll. Auch

die Schwerverkehrsanteile an den Belastungsschwerpunkten Anhang

8 machen deutlich, das die alternativen Strecken über die Auf und

Abfahrten An der A59 Bucholz/Grossenbaum, und A524

Hüttenheim/Huckingen gerne zur Umgehung der Vorrangsrouten von

LKW's benutzt werden. Die Zeit und Kilometerersparnis der

Schwerlasttransfers führt zu einer erhöhten Belastung durch LKW im

den Wohnbereiche des Duisburger Südens. Der Vorrangsrouten-Verkehr ist

dabei per se durchdacht, und bis auf die Überlegung der Schließung

der Routen 19/17 ist an der Planung nichts entgegenzusetzen.

Problematisch ist hier eher die Umsetzung zu sehen. Um eine

deutliche Lärmbelastung durch LKW's in den Wohnbereichen des

A 36.4

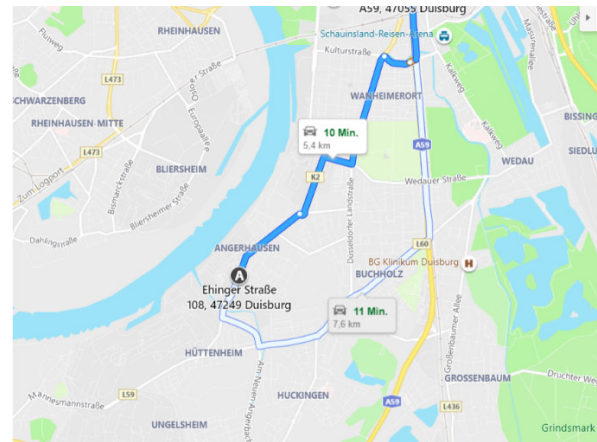
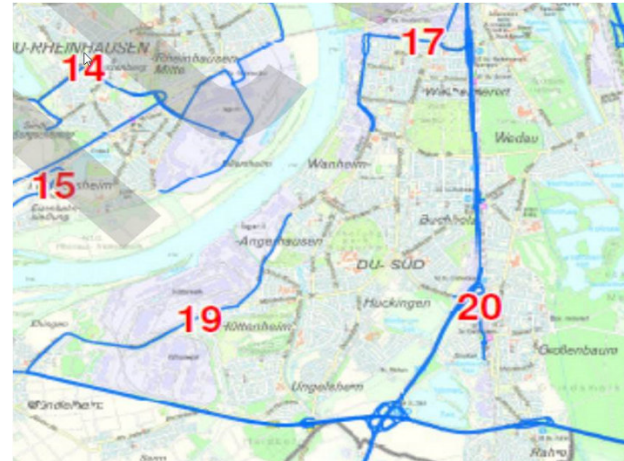
Zu A 36.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die LKW-Vorrangsrouten und weitere Lkw-Restriktionen (Höhenbegrenzungen, etc.) wurden und werden an die Navigationskartenhersteller übermittelt. Ziel ist es, den Schwerlastverkehr über ausgearbeitete Strecken zu leiten. Damit sollen bestimmte Siedlungsbereiche entlastet, die Inanspruchnahmen des kommunalen Straßennetzes auf das notwendige Maß reduziert und Unfälle im Straßenraum verringert werden.

Auch wenn es sich bei diesen Vorrangsrouten vor allem um ein Positivnetz handelt, gibt es bereits heute Verkehrsbeschränkungen auf der genannten Strecke, wie z. B. das LKW-Nachfahrverbot auf der Müdelheimer Straße. Eine zusätzliche Verbesserung kann vor allem durch die Anbindung der B 288 über den Mannesmannacker erzielt werden.

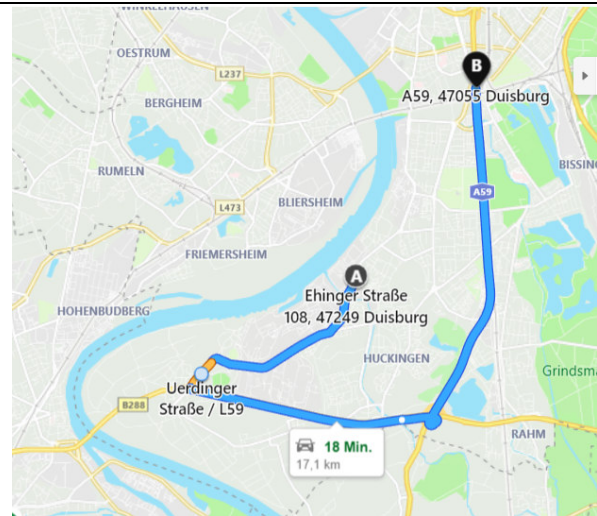
Die Unterstützung des Vorrangsroutings durch Verbotsschilder ist an verschiedene Voraussetzungen geknüpft. So dürfen nach § 45 Absatz 9 der StVO Verkehrsbeschränkungen, wie zum Beispiel LKW-Fahrverbote, „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Eine verkehrsbeschränkende

Duisburger Südens Zu erreichen sollten neuralgischen Punkte, die Abkürzungen und Umgehung der Mautstraßen möglich machen, mit LKW Verbots oder LKW Anliegerfrei Schildern das Vorrangs Routing der Stadt Duisburg unterstützen. Dadurch könnte man die bisherigen Belastungsschwerpunkte im Süden mit den Nummern 1 /3/ 5 und 2 zusätzlich entlasten.



Anordnung zum Schutz vor Verkehrslärm kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Pegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude überschritten werden.





Mit freundliche Grüßen

A 37

Lärmaktionsplanung Frist: 30.11.2020  
 Anschrift: laermaktionsplanung@stadt-duisburg.de

**Inhaltsverzeichnis**

Spannweite der Hauptverkehrsstraßen.....	1
Grenzwerte.....	1
Reallärmabgleich.....	1
Ersatz durch Radfahrten.....	2
Lärmblitzer.....	2
LKW-Fahrverbote.....	3
Verkehrslitsystem für Lkw (Numerische Wegweisung).....	3
Osttangentenverlängerung.....	4
Grüne Welle.....	4
Laubbläser.....	4
Parkraumbewirtschaftung.....	4
Gesamtlärm.....	5
Schottergärten.....	5
Menschen mit Behinderung.....	5
Fluglärm.....	5
Tierschutz.....	6
Datenschutz.....	6

A 37.1

**Spannweite der Hauptverkehrsstraßen**

Zu A 37.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.  
 Die Verkehrsstärken innerhalb der Belastungsschwerpunkte sind zusätzlich im Anhang (Abb. 24 – 26, eingeteilt in 5 Klassen) dargestellt.

A 37.2	<p>Wenn unterschiedliche Bereiche einer Straße unterschiedlich Befahren werden, dann sollte man nicht die gesamte Straße angeben, sondern die Abschnitte mit den Verkehrszahlen.</p> <p><b>Grenzwerte</b> Lärm wirkt auch unterhalb der Grenzwerte schädlich auf die Gesundheit. Die Grenzwerte wurden so festgelegt, dass möglichst wenig Menschen geschädigt werden, eine Schädigung auch unterhalb der Grenzwerte ist weniger wahrscheinlich aber nicht ausgeschlossen. Demnach sind auch hier Maßnahmen zu treffen.</p>	<p>Zu A 37.2: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt vor, welche Pegelklassen zu ermitteln sind. Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden zunächst die Straßenabschnitte mit der höchsten Belastung ermittelt. Durch verschiedene Maßnahmen (z. B. Förderung des Rad- und Fußverkehrs) wird aber auch eine generelle Verbesserung der Lärmsituation angestrebt.</p>
A 37.3	<p><b>Reallärmabgleich</b> Es ist nicht erkennbar, an welchen Stellen die Lärmbelastung durch Messungen verifiziert wird. Denn Berechnungen sind nur Modelle, die vereinfachen und der realen Situation nicht gerecht werden.</p>	<p>Zu A 37.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
A 37.4	<p><b>Ersatz durch Radfahrten</b> Da die Stadt Duisburg beständig Radfahren sabotiert, ist eine Verlagerung schwierig. So gibt es an einigen Stellen Parkplätze direkt rechts neben den Radweg. Etwa in Ruhrort oder Homberg. Hier besteht Lebensgefahr durch Dooring! Ampelschaltungen und Führung mit Fußverkehr bremsen Radverkehr aus. Abstandsregeln werden im Stadtgebiet nicht durchgesetzt und sogar die Polizei parkt auf Radwegen<sup>1</sup>. Bei Baustellen endet der Radweg plötzlich oder es wird gar nichts ausgeschildert. Die Baustellenplanung fokussiert nur auf Autoverkehr, lässt aber Radverkehr außer acht oder sieht diesen als nebensächlich an. Beispiele: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]</p>	<p>Die Berechnung der Lärmpegel und die Ermittlung der Betroffenenanzahlen entsprechen den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Eine Messung ist nicht vorgesehen. Lärmpegelmessungen liefern unter veränderten Randbedingungen unterschiedliche Messergebnisse und sind daher als nicht repräsentative "Momentaufnahmen" für eine nachvollziehbare Beurteilung der Lärmbelastung nicht geeignet.</p>
A 37.5	<p><b>Lärmblitzer</b> Lärmblitzer können der Stadt Duisburg nicht nur mehr Ruhe verschaffen, sondern deren Kosten auch vollständig einspielen. Natürlich müsste hier vom Land der notwendige rechtliche Rahmen eingefordert. Dies ist aber die fairste Methode nur jene zu treffen, die wirklich Lärm erzeugen und nicht, wie man dies mit Motorradfahrenden tut, dies vollständig verbieten zu wollen. Lärmblitzer werden bereits an verschiedenen Stellen erprobt bzw. diskutiert. Es gibt zudem bereits heute die Möglichkeit mit Lärmmessgeräten zu arbeiten.</p>	<p>Zu A 37.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stadt Duisburg verfolgt als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) die durch den Kfz-Verkehr verursachten Belastungen der Umwelt zu verringern. Um den Modal Split positiv in Richtung Fuß- und Radverkehr zu verschieben und so Straßenverkehrslärm zu vermeiden, wurden in Duisburg bereits zahlreiche Anstrengungen unternommen und sind aktuell weitere Projekte in Planung. Straßenverkehrsrechtliche Verstöße, die den Rad- und Fußverkehr beeinträchtigen, können im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt werden und obliegen der Zuständigkeit der Ordnungsbehörden. Die Anmerkungen zur Baustelleneinrichtung werden mit der Bitte um Kenntnisnahme an den zuständigen Fachbereich Verkehrsmanagement weitergeleitet. Des Weiteren prüft die Stadt derzeit die Umsetzung einer Parkraumuntersuchung sowie weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.</p>
A 37.6	<p>1 [REDACTED] 2 [REDACTED] 3 [REDACTED]</p> <p><b>LKW-Fahrverbote</b> Auf die Thematik Logistiklärm wurde unzureichend eingegangen. Es sollten großzügige LKW-Verbotzonen aus den Lärmbelastungsschwerpunkten im Stadtgebiet abgeleitet werden. Zumal diese Bereich zugleich auch die Bereiche mit hohen</p>	<p>Zu A 37.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



<p>A 37.7</p> <p>A 37.8</p>	<p>Schadstoffkonzentrationen sind. Denkbar wäre auch hier sowohl über Lärmschutz, wie auch Luftreinhaltung großflächige Verbotszonen auszuweisen. Ziel sollte es sein die Durchfahrt von LKW durch Wohnbereich vollständig zu unterbinden. Nur der notwendige Lieferverkehr zu Geschäften und Vergleichbares sollte noch zulässig sein. Bei LKW wird zudem nur statistischer Lärm ermittelt, aber nicht der wirkliche Lärm, der auch dadurch entsteht, dass unzulässigerweise Ketten und andere Packmittel nicht richtig gesichert sind und die Fahrzeuge bereits bei leichten Unebenheiten sehr viel Lärm erzeugen. Zudem ist zu beachten, dass Schlaglöcher oft durch unsachgemäße Baustellen entstehen, dass heißt nach einer Baustelle reicht es nicht die Oberfläche dürrtzig zu reparieren, hier muss ein vollständige Wiederherstellung einer makellosen Oberfläche sichergestellt werden. Auf Kosten der Stelle, welche die Straße öffnet. An der Stünningkreuzung in Rheinhausen sind auf der Moerserstraße sehr tiefe Spurrillen, die erheblichen Logistikkärm erzeugen. Die sogenannten LKW-Vorrangrouten nützen nichts, da dies nur an Navisherstellende übermittelt werden. Das heißt weder die Nutzung von LKW-Navis ist vorgeschrieben noch die Übernahme der Daten in den Bestand von Navisherstellenden. Eine Verpflichtung zur Einhaltung gibt es nicht. Eine Umsetzung ist nicht erkennbar und gerade die Billig-LKW-Firmen haben gar kein Geld für LKW-Navis. Also sind die Maßnahmen völlig unwirksam. Würde man dagegen Verbotszonen für LKW schaffen und diese sowohl mit Luftreinhaltung (vgl. Krefeld), wie auch Lärmschutz begründen, gäbe es rechtsverbindliche Routen, die auch durchgesetzt werden könnten. Wobei die Durchsetzung ja bereits in vorhandenen Verbotszonen sehr suboptimal läuft. Meist wird für zu kurze Zeiträume geblitzt. Die LKW-Vorrang-Routen sind also nur Augenwischerei, um keine wirklichen Maßnahmen zu formulieren und durchzusetzen. Für Logport I und III sollte ausschließlich die Logistikdiagonale zulässig sein.</p> <p><b>Verkehrsleitsystem für Lkw (Numerische Wegweisung)</b> Was nützt ein Verkehrsleitsystem, wenn die Firmen davon nichts wissen bzw. dieses nicht nutzen? Hier müsste dafür gesorgt werden, dass diese Nummern Teil der Adresse werden.</p> <p><b>Osttangentenverlängerung</b> Die Osttangente würde nicht nur zu Konflikten, sondern auch zu erheblicher Lärmzunahme in einem Erholungsbereich führen. Es ist gut, dass hier bereits klargestellt wird, dass erhebliche Konflikte</p>	<p>Zu laute Fahrzeuge stellen eine Ordnungswidrigkeit. Eine Überwachung mit Lärmblitzern ist nicht möglich, da in Deutschland die gesetzliche Grundlage für die Ahndung der Verstöße mittels dieser Technik fehlt.</p> <p>Zu A 37.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Sie dienen vorrangig der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes und sollen den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen z.B. durch Lkw-Fahrverbote sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage. Zusätzlich muss zur Durchsetzung der Lkw-Fahrverbote eine zumutbare und geeignete Ausweichroute vorhanden sein, auf die frühzeitig durch entsprechende Beschilderung hingewiesen wird. Diese Voraussetzungen können innerhalb des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes überwiegend nicht erfüllt werden. In Einzelfällen, wie z. B. auf der Friedrich-Ebert-Straße, konnte ein LKW-Fahrverbot umgesetzt werden.</p> <p>Zu A 37.7: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Numerische Wegweisung wird als Teil der Adresse an die Logistiker weitergegeben. Der Betrieb teilt dem Logistiker die Nummer der Autobahn, die Nummer der Anschlussstelle und die vierstellige Betriebsnummer teilt. Die Nutzung ist freiwillig.</p>
-----------------------------	---	--

A 37.9	<p>drohen. Zumal es bei der Osttangente an jeglicher Grundlage mangelt, ob diese überhaupt eine Wirksamkeit erzielen könnte. Dies trifft allerdings auch teilweise auf die anderen Maßnahmen zu. Es braucht hier unbedingt eine gründliche Analyse warum LKW auf bestimmten Strecken fahren und wie man das verhindern kann. Dabei könnten es oft bereits kleine Maßnahmen mit wenig Kosten sein, die viel mehr bewirken, als zum Scheitern verurteilte Planungen für eine neue Straße. Einige der Maßnahmen klingen zwar gut, aber erst eine Ursachenanalyse ermöglicht einen konkreten Abgleich zwischen Ursache, Wirkung und Maßnahme. Wenn man dies nicht versteht, kann man zwar schöne Maßnahmen aufnehmen, die allerdings viel Kosten und wenig bewirken. Im Falle der Osttangentenverlängerung könnte es sogar dazu kommen, dass Bereiche, wie die Moerserstraße stärker belastet werden, weil man teilweise auch Umwege in Kauf nimmt. Mal ganz abgesehen davon, dass der Ruhebereich Rheinvorland durch LKW-Verkehr deutlich lauter wird und der Erholungsraum nachhaltig geschädigt wird. Bei "Kleinere, innerstädtische Erholungsräume" fehlt das Rheinvorland zwischen Solidaritätsbrücke und A40 inkl. Werthäuser Wardt. Auch dieses Gebiet muss als ruhiges Gebiet festgelegt und bewahrt werden.</p>	<p>Zu A 37.8: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Für die Verlängerung der Osttangente wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, in der auch die genannten Belange berücksichtigt werden. Die im Lärmaktionsplan vorgestellten Maßnahmen sind die generell verfügbaren Instrumente der Lärminderung. Vor der Umsetzung von Maßnahmen ist jeweils eine Einzelfallprüfung erforderlich, in der die Ursache der Lärmbelastung genauer analysiert (z. B. Quelle und Ziel der Verkehre) und die Auswirkungen einer Umsetzung untersucht wird.</p>
A 37.10	<p><b>Grüne Welle</b> Die Kreuzung Brückenstraße/Rheinhauser Straße in Hochfeld ist ein Grüne-Welle-Brecher. Die Ampel der kleinen Kreuzung spring regelmäßig um, da diese auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt ist und nicht die real vorhandenen 30 km/h. Dadurch wird wegen einer Ampel, die primär für Seitenstraßenverkehr da ist, der Verkehr beständig unnötig ausgebremst.</p>	<p>Zu A 37.9: Der Stellungnahme wird gefolgt Das Rheinvorland zwischen Solidaritätsbrücke und A40 inkl. Werthäuser Wardt wird als ruhiges Gebiet der Kategorie 2 in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
A 37.11	<p><b>Laubbläser</b> Laubbläser stellen eine Lärmquelle dar. Bei Beschwerden werden Gebiete von der Stadt fälschlich als Mischgebiete eingestuft, damit man nicht handeln muss. Selbst die Elektrobläser der Wirtschaftsbetriebe nerven mit ihrem fiependen Geräuschen.</p>	<p>Zu A 37.10: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ampelschaltungen sollen ein möglichst reibungsloses Abfließen der Verkehrsströme erlauben. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Duisburg weitergeleitet</p>
A 37.12	<p><b>Parkraumbewirtschaftung</b> Die Stadt Duisburg toleriert noch immer Gehwegparken (Ratsbeschluss), obwohl eine derartige Toleranz die Fortbewegung für Gehende unattraktiv macht. Es wird zu selten abgeschleppt. Es braucht endlich eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, welche die Bevorzugung des PKW drastisch verringert und die konsequente Durchsetzung von Verkehrsverstößen. Parken ist kein</p>	<p>Zu A 37.11: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der durch Laubbläser verursachte Lärm ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Zu A 37.12: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

A 37.13	<p>Grundrecht und Parken frisst viel Fläche, die so nicht für die Nutzung als Wohnraum zur Verfügung steht. Generell wird aber trotzdem immer noch zu autozentriert geplant.</p> <p><b>Gesamtlärm</b></p> <p>Es fehlt eine kumulierte Übersicht des Gesamtlärms. Diese mag zwar rechtliche nicht vorgeschrieben sein, zeigt aber deutlich, wo die wirklichen Belastungsschwerpunkte liegen. Hierzu zählt auch der Fluglärm, der durch Verweise auf angeblich fehlende Zuständigkeit ausgeblendet wird.</p>	<p>Das Thema Parkraumbewirtschaftung wird im Rahmen der Neuaufstellung des Mobilitätskonzepts geprüft und ggf. überarbeitet. Neben den Verkehrsträgern des Umweltverbunds soll der MIV zukünftig ebenfalls seinen Beitrag zu einem Wechsel im Mobilitätsverhalten leisten. Ein zukünftiger Themenschwerpunkt wird der Umgang mit dem ruhenden Verkehr sein. Der ruhende Verkehr steht in einem Konflikt mit der Gestaltung der öffentlichen Räume oder der Schaffung von Angeboten für den Radverkehr. Mit der Einführung einer Stellplatzsatzung und der Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung soll der ruhende Verkehr zu Gunsten anderer Nutzungsansprüche reglementiert werden.</p>
A 37.14	<p><b>Schottergärten</b></p> <p>Ein Aspekt beim Thema Lärm wurde nicht betrachtet. Vorgärten die zu Parkflächen oder Schottergärten werden, sind reflektiver und führen dadurch zu mehr Lärm, demnach müsste derartige Gärten auch zur Lärmreduktion untersagt werden.</p>	<p>Zu A 37.13: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Summierung der unterschiedlichen Lärmquellen ist von der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht vorgesehen. Die Kartierung des Fluglärms wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) durchgeführt und ist auf der Internetseite <a href="http://www.umgebungs-laerm.nrw.de">www.umgebungs-laerm.nrw.de</a> einsehbar.</p>
A 37.15	<p><b>Menschen mit Behinderung</b></p> <p>Auf den Aspekt Lärm und Menschen mit Behinderung wurde nicht eingegangen, obwohl es auch hier Maßnahmen braucht. Lärm als Stressor trifft Menschen mit Erkrankungen besonders stark. Stress wirkt sich negativ auf das Immunsystem aus und verstärkt z.B. Krebs. Menschen aus dem Autismusspektrum dürften auch sensibler auf Lärm reagieren. Auch dies wäre zu berücksichtigen. Ebenso bei Sehbehinderungen kann Lärm dazu führen, dass Verkehrsklänge überhört werden. Etwa die Ampelgeräusche. Auch diese Aspekte müssen, wenn schon nicht in der Analyse zumindest bei den Maßnahmen berücksichtigt werden.</p>	<p>Zu A 37.14: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bodendämpfung wird in der Berechnungsmethodik berücksichtigt. Die Flächen werden generell als schallhart bewertet, so dass das Modell hier auf der sicheren Seite liegt.</p>
A 37.16	<p><b>Fluglärm</b></p> <p>Der Fluglärmkorridor, der dank Corona dieses Jahr erheblich entlastet wurde, fehlt in den Unterlagen. Die Daten können vom Lanuv sicherlich angefordert werden, um eine vollständige Belastungsanalyse zu erhalten. Der Duisburg Westen wird dabei meist gar nicht betrachtet, obwohl eine Flugroute genau darüber führt. Die Berechnungen des Lanuvs in Form einer Lärmkarte auch unterhalb der Schwellen wäre möglich. Die Stadt Duisburg sollte hier nachdrücklich die Zuarbeit des Lanuvs einfordern und diese dann auch gründlich überprüfen. Bei "2.2.5 Flugverkehr von sonstigen lärmrelevanten Flugplätzen In der Stadt Duisburg gibt es keine Lärmeinwirkungen durch sonstige lärmrelevante Flugplätze." ist zu ergänzen, dass es durchaus Lärmeinwirkung zahlreicher Flugplätze gibt. So sind Frachtflüge aus Köln/Bonn häufig sehr niedrig über Duisburg auch andere Flughäfen wirken hier ein, besonders in der</p>	<p>Zu A 37.15: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Unterscheidung einzelner Personengruppen ist in der Umgebungslärmrichtlinie nicht vorgesehen. Die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen wirkt sich positiv auf die gesamte Bevölkerung aus.</p> <p>Zu A 37.16: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Kartierung des Fluglärms wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) durchgeführt Die Lärmkartierung zeigt, dass bereits am Angermunder See in der Nähe des Flughafens durch startende und landende Flugzeuge ein Beurteilungspegel von <math>L_{den} &lt; 55 \text{ dB(A)}</math> vorherrscht.</p>

<p>A 37.17</p>	<p>Nacht und am frühen Morgen. Nach Lärmschutzrecht für Fluglärm wäre hier eine Gesamtlärbetrachtung durchzuführen, die dann über die Schwellen kommen würde. Dies wird allerdings nicht gemacht. Unwahr ist die Behauptung: "Der südlich der Stadt gelegene internationale Flughafen Düsseldorf Airport kann vom Duisburger Hauptbahnhof in nur wenigen Minuten erreicht werden." Vom HBF Duisburg braucht es mind. 7 Minuten bis Bahnhof Flughafen, von da braucht man mind. 5 min mit Umsteigen und Skytrain, bis manam eigentlich Flughafen ist. Mit dem Auto braucht man mind. 20 Minuten.</p> <p><b>Tierschutz</b> Tier, wie z.B. Hunde reagieren empfindlich auf Lärm. So ist mir ein Hund bekannt, der Flugzeuge anbellt. Der Aspekt Tierschutz wurde nicht betrachtet. Er ist zwar nicht zwingend notwendig, allerdings sollte einer Stadt alle Lebewesen im Stadtgebiet am Herzen liegen. Zudem kann so die Fürsorge für die Bevölkerung gezeigt werden, indem man über das zwingend notwendige hinaus geht.</p> <p><b>Datenschutz</b> Der Name darf veröffentlicht werden Email oder andere Adressangaben nicht.</p>	<p>Auch unter Berücksichtigung <b>aller</b> Flugbewegungen über Duisburg wird kein Beurteilungspegel von <math>L_{den} &gt; 55</math> dB(A) in Duisburg zu erwarten sein.</p> <p>Zu A 37.17: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Berücksichtigung von Tieren ist in der Umgebungslärmrichtlinie nicht vorgesehen. Lärminderungsmaßnahmen wirken sich jedoch insgesamt positiv auf die Lärmsituation aus.</p>
<p>A 38</p>	<p>Betreff: Entwurf neuer Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte hiermit einige Anregungen in Bezug Lärmschutz im Bereich Duisburg-Rahm geben. Es wäre gut, wenn diese berücksichtigt würden. Im Anhang sind dazu weitere Angaben. Über eine Antwort würde ich mich sehr freuen. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p> <p>Im Wochenanzeiger in der Ausgabe vom 21.10.2020 steht in einem Artikel über den Entwurf eines Lärmaktionsplans der Stadt Duisburg unter einem Autobahnarchivfoto 'Die Autobahnen rund um und durch die Stadt sorgen für viel Lärm'. Das stimmt natürlich. Nur, im Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg ist keine Autobahn vermerkt, da die Stadt für Autobahnen wahrscheinlich nicht zuständig ist. Aber ein solcher Lärmaktionsplan hilft dem unmittelbar an diesen Lärmquellen lebenden Bürger herzlich wenig. Ich wohne in Duisburg-Rahm an der A524 in Richtung Breitscheid zwischen Angermunder Str. und Fichtenstr. Dort gibt es zwar einen Schallschutzzaun, doch der ist in einem so desolaten Zustand, dass der Schallschutz eigentlich nicht mehr stattfindet. Er ist teilweise umgestürzt oder er befindet sich in Auflösung. Vielleicht können die Bearbeiter des Lärmaktionsplanes diesen Zustand an die zuständige Stelle weitermelden. Es wäre</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Autobahnen im Duisburger Stadtgebiet wurden sowohl bei der Lärmkartierung als auch bei der Ausweisung der Belastungsschwerpunkte berücksichtigt. Zusätzlich enthält der Lärmaktionsplan aktuelle Informationen zu geplanten Lärminderungsmaßnahmen an den Autobahnen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen liegt allerdings bei der Autobahn GmbH. Daher wurde die Anregung mit der Bitte um Prüfung an die Autobahn GmbH weitergeleitet.</p>

	<p>dabei natürlich sehr schön, wenn der sicherlich neu anzubringende Schallschutz an die veränderten Verkehrsbedingungen und in ausreichender Höhe angepasst würde.</p> <p>Die Autobahn A524 ist im Bereich Fichtenstr. bis Breitscheid erneuert worden. Das ist sehr schön mit Flüsterasphalt ausgeführt worden, nur wohnt an diesem Streckenabschnitt kaum jemand. Das Stück zwischen Angermunder Str. und Fichtenstr. blieb jedoch außen vor. Aber gerade hier wäre Flüsterasphalt dringend erforderlich, da dort auch noch einige Unebenheiten für zusätzlichen Lärm sorgen und der Schallschutz nur in Richtung Breitscheid vorhanden ist.</p>	
A 39.1	<p>Betreff: Lärmaktionsplan</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, für den Bereich Mitte kann ich die von Ihnen bereits ermittelten Belastungsschwerpunkte auf jeden Fall nachvollziehen. Ergänzend möchte ich hiermit den Bereich Wanheimer Str., zwischen Wörthstraße und der Kreuzung Rheinhauser Str. / Karl-Jarres Str. als Belastungsschwerpunkt mit der Maßnahme einer Temporeduzierung hinzufügen. Hintergrund: Wir wohnen auf [REDACTED] und sind erheblichen Lärmemissionen durch die Strassenbahn Linie 903 und diversen Geschwindigkeitsjunkies ausgesetzt. Primärer Lärmemittent ist die Strassenbahn. Dieses Teilstück der Wanheimer Straße wird sowohl von der Strassenbahn (Taktzeiten einholen) als auch von privaten Verkehrsteilnehmern als Rennstrecke genutzt. Mögliche Ursachen: Bei der Renovierung der Wanheimer Str. vor ca. 5 Jahren wurden die Gleisanlagen ohne Schallschutzmaßnahmen im Straßenbett verbaut. Das hatte zur Folge, dass sich die zwangsläufig entstehenden Vibrationen beim vorbeifahren einer Straßenbahn direkt auf die alten Häuser auswirkt. Risse haben sich bereits gebildet. Der allgemeine Zustand der Strassenbahnen und der Gleise wird auch dazu beitragen. Das Gleis in Richtung Stadtmitte ist gerade mal 10 m vor unserem Haus. Bei uns fahren die Strassenbahnen mit bis zu 90 dB durchs Wohnzimmer. In den Hauptverkehrszeiten (6 - 9 Uhr, 11-12 Uhr und 17 - 19 Uhr) zeitweise im Minutentakt. Die Vibrationen spürt man bis unters Dach. Was das für die Gesundheit, aber auch für die Altbausubstanz bedeutet, brauche ich nicht näher zu erläutern.</p> <p>Frage: In den Lärmkarten des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz des Landes NRW ist die Wanheimer Str. als Lärmschwerpunkt dargestellt. Von daher war ich verwundert, unseren Teilbereich in ihrem Lärmaktionsplan nicht als Belastungsschwerpunkt wiederzufinden. Können sie mir den</p>	<p>Zu A 39.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von <math>L_{den} = 70 \text{ dB(A)}</math> und/oder <math>L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math>, werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohen Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Entlang der Wanheimer Straße zwischen der Wörthstraße und der Kreuzung Rheinhauser Straße / Karl-Jarres Straße sind keine Fassaden mit Fassadenpegeln über dem Auslösewert vorhanden. Im Rahmen der Überarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans, die spätestens alle fünf Jahre stattfindet, werden u.a. die Verkehrsstärken auf den Straßen und Gleisanlagen im Duisburger Stadtgebiet überprüft und aktualisiert.</p> <p>Zu A 39.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG). Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die DVG weitergeleitet. Stellungnahme DVG:</p> <p>Der Streckenabschnitt von der Karl-Jarres-Straße bis zur Wörthstraße war der 1. Bauabschnitt im Zuge des Ausbaues der Wanheimer Straße. Genauso wie für die anderen beiden Streckenabschnitte, wurde für den Bau vorab eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz eingeholt. Im Rahmen der Genehmigungsplanung wurde durch ein Fachbüro auch eine erschütterungstechnische Untersuchung</p>
A 39.2		
A 39.3		

A 39.4	Grund bzw. die Zusammenhänge dafür nennen? Die LärmLösungsmöglichkeiten: Mittelfristig müsste es bauliche Verbesserungsmaßnahmen der Gleisanlagen hinsichtlich der Lärmemissionen und Vibrationen geben. (Lösen der Gleisanlage vom Straßenbett, eigenen Gleiskörper) Solange dies nicht realisiert ist sollte kurzfristig die Einführung eines Tempolimits auf Tempo 30 kmh angeordnet werden. Dies hätte auch den Vorteil einer Entschärfung der Sicherheitsproblematik. Auf dem genannten Teilstück kommt es fast täglich zu Beinaheunfällen der Strassenbahn wegen spielender Kinder oder das Parken in 2. Reihe. Wir haben hier einen sozialen Brennpunkt. Da es auf diesem Teilstück keinen separaten Radfahrweg gibt sind auch die Radfahrer einem erhöhtem Unfallrisiko ausgesetzt. Es ist nur eine Frage der Zeit bis zum nächsten Strassenbahnunfall mit Todesfolge. Einen Triebwagen der mit 40 / 50 kmh fährt kann nicht rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden. Grundsätzlich stellt sich die Frage ob die Betreuung eines Strassenbahnnetzes aus betriebswirtschaftlicher Sicht überhaupt noch zu vertreten ist. Das Betreiben des öffentlichen Nahverkehrs allein durch den Umstieg auf E-Busse ist wirtschaftlicher in der Anschaffung, Umsetzung und Betrieb. E-Busse sind zudem flexibler auf die Bedürfnisse der Bevölkerung einsetzbar. Mit freundlichen Grüßen und der Bitte auf ein Feedback	durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass keine Maßnahmen zur Minderung der Schwingungsemissionen erforderlich sind. Die Gleisanlage wurde entsprechend der Genehmigung hergestellt. Auch eine schalltechnische Untersuchung erfolgte im Rahmen des Genehmigungsverfahrens; demnach betragen die Beurteilungspegel nach der Schall03 (= maßgebendes Regelwerk) tags maximal 61 dB(A) und sind somit deutlich unter dem Grenzwert von 70 dB(A).
A 39.5		Die DVG ist bestrebt, unabhängig von gesetzlichen Verpflichtungen, die Lärmbelastungen durch den Straßenbahnverkehr für Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die DVG hat neue Straßenbahnen bestellt, die ab Ende 2021 / Anfang 2022 sukzessive die alten Fahrzeuge ersetzen werden. Bei der Auswahl der neuen Fahrzeuge hat die DVG dem Thema Lärm besondere Beachtung geschenkt. Daher wird ein Rückgang der Lärmbelastung durch den Einsatz der neuen Bahnen in den kommenden Jahren erwartet.
A 39.6		Der Zustand der Gleise ist einwandfrei. Die Straßenbahnfahrer der DVG sind gehalten, die zulässige Geschwindigkeit einzuhalten; somit wird auch die Wanheimer Straße nicht "als Rennstrecke" benutzt. Die beschriebenen Gefahren und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und Anwohnern (Spielende Kinder, Radfahrer, Parken in 2. Reihe) thematisieren wir gerne in unseren regelmäßigen Abstimmungsrunden mit der Aufgabenträgerin Stadt Duisburg. Eine Geschwindigkeitsreduzierung im betreffenden Straßenabschnitt und grundsätzlich im gesamten Straßenbahnnetz befürworten wir nicht, da hierdurch die Leistungsfähigkeit der Schienenverkehrs als Rückgrat des ÖPNV eingeschränkt würde. Zur grundsätzlichen Infragestellung des Straßenbahnbetriebes möchten wir antworten, dass Straßenbahnen gegenüber Bussen deutliche Vorteile hinsichtlich Fahrgastkomfort, Beförderungskapazität, Fahrzeit (bei beschleunigten Fahrwegen) und Sicherheit besitzen. So ist im schienengebundenen ÖPNV die Unfallquote je Personenkilometer deutlich geringer als im straßengebundenen ÖPNV. Darüber hinaus besitzt das Schienennetz eine maßgebliche Orientierungswirkung hinsichtlich der Stadtentwicklung (Siedlungsentwicklung an Verkehrsachsen), die gerade in Zeiten der Verkehrswende als sehr bedeutend eingeschätzt werden sollte. Kurzum: Die Straßenbahn ist

		<p>Vorreiter der Elektromobilität und elementarer Bestandteil der weiteren Entwicklung.</p> <p>Zu A 39.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ergebnisse der Kartierung des Straßenverkehrslärms sind als strategische Lärmkarten dargestellt, die dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW (MUNLV) von der Stadt Duisburg zur Verfügung gestellt wurden. Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Die Vorgehensweise wird in A 39.1 näher erläutert.</p> <p>Zu A 39.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Wanheimer Str liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden</p>
--	--	---

		<p>EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine Prüfung der bestehenden Lärmsituation nach deutschem Recht wird durchgeführt.</p> <p>Zu A 39.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird mit der Bitte um Überprüfung der Verkehrssicherheit an Städtische Verkehrsplanung weitergeleitet.</p> <p>Zu A 39.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ziel ist es, den Modal Split in Duisburg positiv in Richtung des ÖPNV zu verschieben. Dies bewirkt eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und trägt so nachhaltig zur Lärminderung bei. Dies gilt auch für den Einsatz von Straßenbahnen.</p>
A 40	<p>Betreff: Massive Umweltbelastungen und gesundheitsgefährdende Lärmbelastigungen in Rheinhausen</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit nehmen wir zu Ihrem Lärmaktionsplan Stellung. Der Ortsteil Duisburg-Friemersheim ist auf der Karte ziemlich grün gezeichnet, was die Realität nicht genau widerspiegelt. Duisburg-Rheinhausen-Friemersheim ist umringt von schädlichen Emissionen, die die Gesundheit gefährden und den Wohnwert vermindern. Die Immissionen dringen rund um die Uhr in die Wohnungen und Wohnhäuser ein. Wir Anwohner sind von Schadstoffen und Lärmbelastigungen eingekesselt. Trotz Nähe zum Kruppsee und Landschaftsschutzgebiet, lärmt, stinkt und verschmutzt es. Die Emissionen erreichen alle Straßen, Wohnungen und Häuser von ganz Rheinhausen. Begründungen im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Die Autotrasse mit dem LKW Schwerverkehr vom riesigen Logport 1 führt zum Logport Hohenbudberg und zu den Autobahnen in Richtung Krefeld, Köln, Düsseldorf, Duisburg und Nimwegen. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Es werden Lärm, Feinstaub, Stickoxyde und andere schädigende Abgase emittiert.</li> <li>o Dieser Schwerverkehr führt direkt an den Wohnhäusern, durch die Wohnsiedlungen und am „Erholungsort“ Kruppsee vorbei.</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Zu den o.a. genannten massiven Belästigungen kommt noch der Eisenbahnverkehr mit dem Lärm der Güterzüge hinzu, der parallel zum Grünstreifen des Kruppsees entlangführt. Die Eisenbahnstrecken laufen mitten durch die Wohnsiedlungen, direkt an den Wohnhäusern von Friemersheim vorbei. Aktuell kommen</li> </ul>	



<p>A 40.1</p>	<p>Rangier- und Verladelärm (besonders auch nachts – auch an Sonn- und Feiertagen) hinzu. Es donnert, kreischt und dröhnt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Die diesbezüglich erwähnte Schallschutzmauer betrifft nur zwei Wohnhäuser gegenüber dem Stellwerk. Der gesamte Hohenbudberger Lärm wird entlang der Mauer über den Kruppsee hinweg nach Friemersheim geleitet. Es ist somit sogar kontraproduktiv. Trotz Erholungsgebiet leiden die Bürger unter ständigen Lärmbelastigungen, auch im Tiefenfrequenzbereich. Dies führt zu erheblichen psychischen und körperlichen Belastungen.</li> <li><input type="checkbox"/> Eine mögliche Lösung wäre eine Schallschutzmauer komplett entlang des, Kruppsees, Stellwerks bis zur Dahlingstraße.</li> </ul>	<p>Zu A 40.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulasträger, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Aktuell soll zum Schutz Friemersheims eine neue Lärmschutzwand zwischen der Bachstraße und der Friedrich-Ebert-Straße mit einer Länge von 535 m und einer Höhe von 3m errichtet werden. Die Bebauung südlich des Kruppsees liegt in einer größeren Entfernung zur Bahntrasse als die übrige Bebauung, so dass hier derzeit die Auslösewerte der Bahn für den Bau einer Lärmschutzwand nicht erreicht werden. Zum 1. Januar 2021 wurden die Auslösewerte allerdings um 3 dB(A) gesenkt, so dass eine neue Bewertung von Strecken stattfinden muss, die bislang noch nicht für die Lärmsanierung vorgesehen waren.</p>
<p>A 40.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Logport 1 verursacht noch viel mehr Lärmbelastigungen rund um die Uhr, so dass Bürger sogar wegziehen.</li> <li><input type="checkbox"/> Logport 1 verursacht zudem erhebliche Lichtemissionen, es ist nachts hell.</li> <li><input type="checkbox"/> Besonders störend sind die stetigen Belästigungen durch die Emissionen der Firma Hüttenwerke Krupp-Mannesmann AG (HKM).</li> <li><input type="checkbox"/> Bei Betrieb steigt der Lärmpegel auf bis zu 78 db (in 1.600 Meter Entfernung) an. Auch nachts dröhnt, scheppert und pfeift es ununterbrochen.</li> <li><input type="checkbox"/> Besonders drastisch sind die Staubimmissionen von bis zu 6g/ m2/ Tag! Ein schwarzer Staubfilm bedeckt alles.</li> <li><input type="checkbox"/> Er besteht aus Grob-, Fein- und Nanostaubpartikel mit Glimmerteilchen. (Diese wurden bei einer Nachbarin in der Lunge gefunden!)</li> <li><input type="checkbox"/> Auch die Nachbarfirmen stoßen übelriechende Immissionen und Lärm aus.</li> <li><input type="checkbox"/> Die schlimmsten Belästigungen, Störungen und Gesundheitsschädigungen werden durch den Chempark mit der Firma Bayer verursacht (jetzt Correnta, aufgekauft von Chinesen...).</li> <li><input type="checkbox"/> Seit Jahren werden übelriechende Rauchabgase durch mindestens zwei der elf Schornsteine, besonders morgens und abends – auch an Sonn- und Feiertagen – abgelassen. Es stinkt fast täglich. Es ist eine Unverschämtheit und gesundheitsschädigend. Da es sich hier nur um Lärmbelastigungen geht, möchten wir darauf hinweisen und hoffen, dass das in Bau befindliche Umspannkraftwerk, was direkt am Zubringer zur A57 direkt an den Wohnsiedlungen gebaut wird und zum Chempark gehört, keine weitere gesundheitsgefährdende</li> </ul>	<p>Zu A 40.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Immissionen wie Feinstaub, Stickoxide und andere schädigende Abgase sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Die Umgebungslärmrichtlinie beschränkt sich bei der Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms auf sogenannte IED-Anlagen und auf Häfen. Andere gewerbliche Anlagen werden im Lärmaktionsplan nicht erfasst. Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p>
<p>A 40.3</p>	<p>o Seit Jahren werden übelriechende Rauchabgase durch mindestens zwei der elf Schornsteine, besonders morgens und abends – auch an Sonn- und Feiertagen – abgelassen. Es stinkt fast täglich. Es ist eine Unverschämtheit und gesundheitsschädigend. Da es sich hier nur um Lärmbelastigungen geht, möchten wir darauf hinweisen und hoffen, dass das in Bau befindliche Umspannkraftwerk, was direkt am Zubringer zur A57 direkt an den Wohnsiedlungen gebaut wird und zum Chempark gehört, keine weitere gesundheitsgefährdende</p>	<p>Zu A 40.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Genehmigung neuer Anlagen sind im Bundesimmissionsschutzgesetz und den zugehörigen Verordnungen geregelt. Im Rahmen der Genehmigung und Zulassung einer Anlage sind die Auswirkungen gutachterlich zu prüfen und schädliche Umweltauswirkungen zu verhindern.</p>

	<p>Lärmbelästigungen – was versprochen worden ist – hervorbringt. Die o.g. erheblichen Umweltbelastungen und Lärmbelästigungen sind hier nur von Rheinhausen aufgeführt– was für massive Lärmbelästigungen gibt es dann erst in ganz Duisburg? Die Gesundheit der Bürger ist gefährdet. Wir wollen keinen Schmutz, keinen Lärm und keine Vergiftung. Wegen diesen massiven Gesundheitsschädigungen, Umweltbelastungen, Wohnwertminderungen und Belästigungen bitten wir Sie, Ihren Lärmaktionsplanentwurf dahingehend zu gestalten, ggf. zu ändern und den steuerzahlenden Bürgern zu helfen und eine gesunde Lebensweise zu ermöglichen. Darauf hoffen wir. Wir setzen auf Sie. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	
<p>A 41.1</p> <p>A 41.2</p> <p>A 41.3</p> <p>A 41.4</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, die Wedauer Straße ist in Ihrem Lärmaktionsplanentwurf als Hauptverkehrsstraße mit 2,3-5,1 Mio Kfz./a definiert. Im Bereich zwischen der Düsseldorfer Straße und Im Königsbusch ist sie sehr breit und übersichtlich. Dies führt dazu, dass die überwiegende Mehrheit der Autofahrer dort mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind. Gerade bei geringerem Verkehrsaufkommen in der Nacht wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h überproportional überschritten bis hin zu illegalen Autorennen.</p> <p>Darüber hinaus ist der Straßenbelag sehr grobporig und sorgt für eine zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner. Ich bitte Sie daher zu prüfen, ob durch einen neuen, leiseren Straßenbelag Abhilfe geschaffen werden kann.</p> <p>Als weitere bauliche Maßnahme wäre die Errichtung einer Verkehrsinsel zu prüfen, wie sie im Bereich zwischen der Steiermarkstraße und Im Königsbusch bereits vorhanden ist. Diese könnte im Bereich der Wohnbebauung zwischen Passauer und Straubinger Straße errichtet werden und würde zusätzlich für eine sicherere Überquerung der Wedauer Straße sorgen.</p> <p>Wie Sie in Ihrem Plan erwähnt haben, bringt eine Geschwindigkeitsreduzierung bei weiterhin konstanter Geschwindigkeit eine Reduzierung des Rollgeräuschs. Bei gleichzeitiger Erneuerung der Fahrbahn im direkt bewohnten Bereich der Wedauer Straße würde somit die Lärmbelastung für die Anwohner erträglich. Vielen Dank für die Überprüfung meiner Anregungen. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 41.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Überhöhte Geschwindigkeit stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an das Ordnungsamt der Stadt Duisburg weitergeleitet. Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden erkannt und weitere Kontrollen sind vorgesehen.</p> <p>Zu A 41.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht des Lärmschutzes ist der Einsatz von lärmindernden Oberflächen sehr zu befürworten. Daher sollte der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt zum Stand der Technik in der Stadt Duisburg gemacht werden. Leider können lärmmindernde Maßnahmen oftmals nur im Rahmen einer Zusammenarbeit mit anderen pflichtigen Aufgaben (z.B. Straßenerhaltungsmaßnahmen) oder im Rahmen von Planverfahren umgesetzt werden. Sofern sich die Möglichkeit ergibt, bestehende Lärmschwerpunkte zu entschärfen, werden die Belange des verkehrlichen Immissionsschutzes im Rahmen der Trägerbeteiligung eingebracht. Die Belange des verkehrlichen Immissionsschutzes werden im Verfahren geprüft und abgewogen, und sofern keine gravierenden Belange dagegen sprechen, im Planverfahren umgesetzt. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Straßenbaubehörde weitergeleitet.</p> <p>Zu A 41.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

		<p>Bauliche Maßnahmen auf städtischen Straßen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Straßenbaubehörde. Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die die Straßenbaubehörde weitergeleitet.</p> <p>Eine Baumaßnahme 'Wedauer Straße' (von Sternstraße bis Ende der Bebauung Hs.-Nr. 210) ist bereits Bestandteil des Investitionshaushalts der Stadt, jedoch - den entsprechenden Haushaltsbeschluss des Rates der Stadt vorausgesetzt - erst mittelfristig zur Umsetzung vorgesehen, da vorher keine Gelder zur Verfügung gestellt werden können.</p> <p>Zu A 41.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Wedauer Straße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage. Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Lärmsituation auf der Wedauer Straße wurde erneut berechnet und auf eine Überschreitung der Auslösewerte geprüft. Die Anforderungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen werden nicht erfüllt.</p>
A 42	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, als [REDACTED] in Neudorf möchte ich anmerken, dass insbesondere in den frühen Morgenstunden (ab 5 Uhr) ein durchgehend hoher Lärmpegel auftritt (vermutlich durch die A3 hervorgerufen). Dies stört mitunter meine Nachtruhe,</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Geplante Lärminderungsmaßnahmen wurden beim zuständigen Baulastträger abgefragt und auf den Seiten 58 folgende im LAP</p>

	beeinträchtigt aber auch sonst die Lebensqualität deutlich. Der Lärm ist auch zu anderen Tageszeiten deutlich wahrnehmbar. Die Lautstärke scheint je nach Windrichtung (oder anderen Einflüssen) zu variieren. Mich würde in diesem Zusammenhang interessieren, ob weitergehende Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich der A3 möglich oder angedacht sind, wie z.B. Flüsterasphalt oder eine abschirmende Bepflanzung. Mir freundlichen Grüßen [REDACTED]	aufgeführt. Weitere Kenntnisse liegen derzeit nicht vor. Die Zuständigkeit für Lärminderungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen liegt bei der Autobahn GmbH. Daher wurde die Anregung an die Autobahn GmbH weitergeleitet.
A 43	<p>Betreff: Lärmschutz</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, als ich vor einiger Zeit über den Altenbrucher Damm fuhr, wurde ich neidisch. Die Bewohner hatten einen Lärmschutz in Form einer Geschwindigkeitsbegrenzung bekommen. Sogar eine Schrebergartenanlage kam in den Genuss. Ich wohne an einer Strasse, über die LKW donnern. Dabei ist die LKW-Vorzugsstrecke in unserem Stadtteil ganz woanders. Zwar habe ich die LKW nicht gezählt, aber das Nachtfahrverbot dürfte schon ein Hinweis darauf sein, dass hier reichlich LKW-Verkehr ertragen werden muss. Bitte verwandeln Sie die Mündelheimer Strasse in Huckingen in eine 30 km/h-Zone, zumindestens den östlichen Teil von der B8 bis zur Kaiserswerther Strasse. Die Bewohner nördlich der Mündelheimer Strasse müssen, um zu Kindergärten und Grundschule etc. zu kommen, diese Strasse überqueren und es hat dort schon schwere Unfälle gegeben. Ebenso betroffen sind die vielen Senioren, die zum Kiosk und Imbiss möchten und deshalb diese Strasse überqueren müssen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Mündelheimer Straße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Lärmsituation auf der Mündelheimer Straße wurde zwischen dem Steinernen Kreuz und der Straße „Am Neuen Angerbach“ überprüft und die Pegelwerte liegen unterhalb von 70/60 dB(A). Daher können keine weiteren straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet werden.</p>
A 44	Betreff: Mündelheimer Str, Hallo, als Anwohner der Mündelheimerstr. in Huckingen rege ich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zumindest von der B8 bis "Zum neuen Angerbach" an. Besonders der massive	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Mündelheimer Straße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und</p>

	<p>Schwerlastverkehr stellt ein dauerndes erhöhtes Verkehrrisiko dar und der damit verbundene Lärm ist unzumutbar. Alternativ ein generelles Durchfahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 t. Gut ausgebaute Ausweichrouten stehen zur Genüge zur Verfügung. MfG [REDACTED]</p>	<p>Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h sowie ein LKW-Fahrverbot stellen straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Lärmsituation auf der Mündelheimer Straße zwischen dem Steinernen Kreuz und der Straße „Am Neuen Angerbach“ wurde überprüft und die Pegelwerte liegen unterhalb von 70/60 dB(A). Daher können keine weiteren straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen angeordnet werden und die Straße wird auch nicht als Belastungsschwerpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung eingestuft.</p>
<p>A 45</p> <p>A 45.1</p>	<p>Betreff: Bürgerbeteiligung Lärmaktionsplan Sehr geehrte Damen und Herrn, wie auf ihrer Homepage zum Lärmaktionsplan angeboten möchte ich als Anlieger die nachfolgenden Anregungen dazu geben. Zum Belastungsschwerpunkt Mitte Nr. 35 und 36 Ist- Zustand: Hier ist es in den letzten Jahren zu immer stärkeren Belastungen durch Container- LKW (insbesondere leere) und Bauschutt-LKW gekommen. Die Anzahl hat sich in den letzten 3 Jahren geschätzt etwa verdoppelt bis verdreifacht. Es besteht ein Durchfahrverbot für LKW von 22 bis 06 Uhr. Da es jedoch nicht kontrolliert wird, wird es auch nicht eingehalten. Auch die LKW zum und vom Großmarkt "Auf der Höhe" fahren verstärkt nachts über die Ruhrorter Str. seit der kleine, enge Kreisverkehr an der Metro die Zufahrt über den Ruhrdeich für lange LKW erschwert. Außerdem</p>	<p>Zu 45.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Missachtung eines LKW-Durchfahrverbots stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an das Ordnungsamt der Stadt Duisburg weitergeleitet. Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden festgestellt und weitere Kontrollen sind auch in der Nachtzeit vorgesehen.</p> <p>Zu 45.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für die Anordnung von Beschilderungen nach StVO ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.</p>

A 45.2	<p>wurde die Hinweisschilder auf das Durchfahrverbot an der Kreuzung Auf der Höhe / Ruhrorter Str. bereits vor Jahren demontiert. Eine Beschwerde von mir hierüber wurde von der <u>Straßenverkehrsbehörde</u> lapidar mit " es gibt einen Hinweis am Anfang der Straße" (Metro) abgetan. Der Lärm wird zusätzlich nicht unwesentlich dadurch erhöht, dass etliche Kanaldeckel abgesackt sind und durch sich kurze, tiefe Fahrbahnabsenkungen (Dellen)</p>	<p>Zu A 45.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet.</p>
A 45.3	<p>mehren, die besonders leere LKW und hier besonders stark die leeren, bzw. unbeladenen Container LKW regerecht springen lassen. Dies geschieht sowohl tagsüber, aber auch hier insbesondere in den späteren Abendstunden, bzw. nachts bei geschätzten 70km/h, die dann durchschnittlich von den LKW's gefahren werden.</p> <p>Vorschlag für Maßnahmen zur Lärmreduzierung:</p>	<p>Zu A 45.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Begründung siehe 45.1</p>
A 45.4	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Als erste Maßnahme würde schon eine Anhebung der abgesackten Kanaldeckel und eine Ausbesserung der abgesackten Fahrbahnstücke bis und zwischen den Straßenbahnschienen in Richtung Ruhrort eine schnelle und große Lärmreduzierung bringen. Und das mit verhältnismäßig geringen Kosten.</li> </ol>	<p>Zu A 45.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ruhrorter Straße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage.</p>
A 45.5	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Kurzfristig würden schon Kontrollmaßnahmen auf Einhaltung des Durchfahrverbotes zumindest nachts sicherlich eine gewisse Abhilfe schaffen. Wenn zusätzlich auch die seit Jahren eingeschlafenen Geschwindigkeitskontrollen in den verkehrsschwachen Zeiten (nach 20Uhr und in den frühen Morgenstunden 04 bis 06Uhr) mal wieder durchgeführt werden, wäre das sicherlich auch hilfreich.</li> <li>3. Auch könnte kurzfristig eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung von der Schwanentorbrücke bis zum Kaßlerfelder Kreisel auf 30km/h (wie auf der Krämerstr. vor kurzem eingeführt) den Lärmpegel erheblich senken. Im Gegensatz zur Krämerstr. ist die Ruhrorter Str. beidseitig durchgehend bebaut, wodurch der Straßenlärm nochmals verstärkt wird. Allerdings sind eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h und das Durchfahrverbot für LKW nur dann sinnvoll, wenn diese auch regelmäßig kontrolliert werden.</li> <li>4. Ewas längerfristig sollte ein generelles Durchfahrbot für LKW über die gesamte Länge der Ruhrorter Str. von der Schwanentorbrücke bis zum Kreisel eingeführt werden. Nach Abschluss der jetzigen Straßenbaumaßnahmen auf der Schifferstr. und Auf der Höhe (beide ohne Wohnbebauung) könnten die LKW hierüber zum Ruhrdeich abgeleitet werden.</li> </ol>	<p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h sowie ein LKW-Fahrverbot stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p>

A 45.6	<p>5. Mittelfristig wäre ein lärminderndes, separates Gleisbett für die Straßenbahn (ähnlich der Düsseldorfer Str.) anzustreben. Neben dem geringeren Lärmpegel käme positiv hinzu, dass die Bahnen während der Stoßzeiten ihren Fahrplan besser einhalten können. Über eine Rückmeldung, noch mehr allerdings über eine (möglichst kurzfristige) Umsetzung /Teilumsetzung meiner Vorschläge würde ich mich sehr freuen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Bei der Ruhrorter Straße sind die Anforderungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sowie ein ganztägiges LKW-Fahrverbot aus Lärmschutzgründen nicht erfüllt.</p> <p>Zu A 45.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Bauasträger, in diesem Fall der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG). Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die DVG weitergeleitet. Die Umbauarbeiten für die Erneuerung des Oberbürgermeister-Karl-Lehr-Brückenzuges haben inzwischen begonnen. Im Rahmen dieser Maßnahme wird die Stadt Duisburg den heutigen Kreisverkehr Kaßlerfeld durch eine signalisierte Kreuzung ersetzen. Dies erfordert auch eine verkehrliche Neuordnung der drei angrenzenden Straßenzüge Ruhrdeich, Ruhrorter Straße und Am Brink. Mit dem Umbau erfolgen eine Beseitigung des Unfallschwerpunktes und eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig wird die DVG den gesetzlich vorgeschriebenen barrierefreien Ausbau der Haltestelle Albertstraße durchführen.</p> <p>Die Erhöhung der Knotenleistungsfähigkeit ermöglicht es dann auch, für die Straßenbahngleise zwischen dieser Kreuzung und der Kaßlerfelder Straße eine separate Gleiszone zu schaffen. Die Gleisstrasse darf dann - ähnlich wie auf der Düsseldorfer Straße - nur noch im Notfall durch Kraftfahrzeuge befahren werden.</p> <p>Ausschaltung von Störquellen, wird somit auch eine Optimierung des Betriebsablaufes erreicht. Durch diesen verkehrsgerechten Ausbau und der weitgehenden Ausschaltung von Störquellen, wird somit auch eine Optimierung des Betriebsablaufes erreicht.</p>
A 46	<p>Betreff: Lärmpegel Am Heidberg</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, bedingt durch den Ausbau und der ständigen Zunahme des LKW-Verkehrs auf der B288 halte ich es für dringend erforderlich die Lärmschutzwand auf Höhe Am Heidberg [REDACTED] bis hin zur Ampelkreuzung zu Serm auszubauen. Ist dies bereits in Planung? An der Ausfahrt zu Huckingen wurde bereits solch eine Wand aufgestellt, obwohl dahinter kein Wohngebiet angesiedelt ist. Mit freundlichen Grüßen, [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Planungen die Lärmschutzwand über die östliche Lautenberger Straße hinweg zu verlängern sind nicht bekannt. Die Zuständigkeit für Lärminderungsmaßnahmen an der Bundesstraße B288 liegt bei der Autobahn GmbH. Daher wurde die Anregung an die Autobahn GmbH weitergeleitet.</p>
A 47.1	<p>Betreff: Maßnahmenvorschläge zum Belastungsschwerpunkt 12 in Homberg</p>	<p>Zu A 47.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>A 47.2</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin [REDACTED] in Duisburg-Homberg. Seit vielen Jahren haben wir dort große Lärmprobleme, insbesondere durch den immer stärker zunehmenden LKW- und Busverkehr. Auch sind auf der Straße immer wieder kleinere Brüche, welche durch die Busse und LKW's starke Erschütterungen im Gebäude auslösen. Weiter wird der Bereiche von der Moerser Straße kommend gerne als Schnellfahrstrecke für PKW's genutzt. Insbesondere auch im abendlichen Bereich sowie auch Nachts. Sinnvoll wäre dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und eine Sanierung der Deckschicht der Straße mit Flüsterasphalt. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED] 12 Duisburger Straße Moerser Straße Mühlenstraße</p>	<p>Aus Sicht des Lärmschutzes ist der Einsatz von lärmindernden Oberflächen sehr zu befürworten. Daher sollte der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt zum Stand der Technik in der Stadt Duisburg gemacht werden. Leider können lärmindernde Maßnahmen oftmals nur im Rahmen einer Zusammenarbeit mit anderen pflichtigen Aufgaben (z. B. Straßenerhaltungsmaßnahmen) oder im Rahmen von Planverfahren umgesetzt werden. Sofern sich die Möglichkeit ergibt, bestehende Lärmschwerpunkte zu entschärfen, werden die Belange des verkehrlichen Immissionsschutzes im Rahmen der Trägerbeteiligung eingebracht. Die Belange des verkehrlichen Immissionsschutzes werden im Verfahren geprüft und abgewogen, und sofern keine gravierenden Belange dagegen sprechen, im Planverfahren umgesetzt. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Straßenbaubehörde weitergeleitet. Diese gab wie folgt Stellung: Die Haus-Nr. [REDACTED] liegt direkt nördlich der Mozartstraße (Mühlenstraße). Der Abschnitt südlich der Kreuzung ist vor einigen Jahren (2006) mit einer neuen Fahrbahndecke saniert worden. In der Zustandsbewertung aus 2020 ist der Bereich zwischen Mozart- und Moerser Straße unauffällig. Sollten hier in der Zwischenzeit nennenswerte neue Schadensbilder entstanden sein, wären diese kurz- bis mittelfristig im Rahmen einer neuen Deckensanierung über die Wirtschaftsbetriebe Duisburg AöR zu beheben oder im Rahmen des geplanten Kreuzungsumbaus Duisburger Straße / Moerser Straße zu einem Kreisverkehr mit zu sanieren. Ab der Mozartstraße in Fahrtrichtung Süden besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h mit einem Zusatzzeichen "Achtung Kinder" für ca. 200 m. Aus straßenbaulicher Sicht besteht hier keine Notwendigkeit für eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung .</p> <p>Zu A 47.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Duisburger Straße wurde im Lärmaktionsplan zwischen der Moerser Straße und der Mühlenstraße als Belastungsschwerpunkt definiert. Die Duisburger Straße liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist</p>
---------------	--	---



		<p>beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschem Recht zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird durchgeführt. (Duisburger Straße, zwischen Moerser Straße und Mühlenstraße)</p>
<p>A 48.1 A 48.2</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, mein Vorschlag um die Lärmbelastung in der Hansastrasse zu reduzieren, wäre dort Tempo 30 einzuführen oder noch besser eine Fahrradstraße, das würde auch die Sicherheit der Menschen, speziell von Radfahrer:Innen und Fußgänger:Innen erhöhen. Mit freundlichen Grüßen <span style="background-color: gray; color: gray;">[REDACTED]</span></p>	<p>Zu A 48.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hansastrasse wurde zwischen der Blumentalstraße und der Wintgensstraße im Lärmaktionsplan als Belastungsschwerpunkt definiert. Die Hansastrasse liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen einer Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung</p>

		<p>(StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschem Recht zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird durchgeführt.</p> <p>Zu A 48.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Vorschlag die Hansastrasse als Fahrradstraße umzugestalten wird mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung zuständigkeitshalber an die Verkehrsplanung weitergeleitet.</p>
<p>A 49.1</p> <p>A 49.2</p> <p>A 49.3</p>	<p>Betreff: Vorschlag für den Duisburger Süden  Sehr geehrte Damen und Herren, der Belastungsschwerpunkt Nr. 8 im Duisburger Süden sollte mindestens die Kreuzung Ehingerstr./Beim Knevelshof beinhalten. Scheinbar ist der Abschnitt der Ehingerstr. von Beim Knevelshof bis zur Heiligenbaumstr. nicht Teil des Belastungsschwerpunkts. Es befindet sich in diesem Abschnitt [REDACTED] zeigen. Zudem gibt es durch den alltäglichen Rückstau an der Kreuzung Ehingerstr./Heiligenbaumstr. einen anhaltenden Motorenlärm. Die Kreuzung Ehingerstr./Beim Knevelshof ist ein Konfliktpunkt an dem sehr häufig gehupt wird. Ein Plan für eine Lärmschutzmaßnahme sollte die o.g. Bereiche umfassen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung nach 22 Uhr ist ein Schritt in die richtige Richtung gewesen. Die Kreuzung Ehingerstr./Beim Knevelshof sollte auch insbesondere aus Sicht der Verkehrstechnik und der Verkehrssicherheit (Schulweg!) in Augenschein genommen werden. Bei der täglichen Verkehrsstärke und mit Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit sollte eine Konstruktion eines neuen Knotenpunktes in Erwägung gezogen werden. Das (noch) leere Grundstück an der Ecke zur Hauptschule böte evtl. Platz um besser gestalten zu können.  Mit freundlichen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 49.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von <math>L_{den} = 70 \text{ dB(A)}</math> und/oder <math>L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math>, werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohem Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Nördlich an den LBS Süd-8 anschließend bis zur Straße „Beim Knevelshof“ sind keine Fassaden mit Fassadenpegeln über dem Auslösewert vorhanden.</p> <p>Im Rahmen der Überarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans, die spätestens alle fünf Jahre stattfindet, werden u.a. die Verkehrsstärken auf den Straßen im Duisburger Stadtgebiet überprüft und aktualisiert, sodass die Auswirkungen verkehrsgenerierender Bauvorhaben auch in den Lärmaktionsplan Eingang finden.</p> <p>Zu 49.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

		<p>Bezüglich der Schulwegsicherung wird die Stellungnahme zur Prüfung und Abstimmung an die Verkehrsplanung weitergeleitet und wird in Punkt 49.3. beantwortet.</p> <p>Zu 49.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Vorschlag den lichtsignalisierten Knoten in einen Kreisverkehr umzuwandeln wird mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung zuständigkeitshalber an die Verkehrsplanung weitergeleitet. Die Kreuzung Ehinger Straße / Beim Knevelshof war bisher nicht Gegenstand der Unfallkommission (Zeitraum 2015-2020). Nach Aussage der Polizei ist der Knoten Ehinger Straße / Beim Knevelshof auch heute in Bezug auf das Unfallgeschehen vollkommen unauffällig. Aus polizeilicher, straßenverkehrsrechtlicher und verkehrsplanerischer Sicht besteht derzeit kein Handlungsbedarf.</p>
A 50.1  A 50.2	<p>Betreff: Meiderich</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, Mich würde interessieren, ob beim Lärmschutz die Bahntrasse der Deutschen Bahn hinter der Wildmundstr. in 47138 Duisburg berücksichtigt wurde? Bei den Schwerpunkten steht etwas von Obermeidericher, Dümpter und Styrumerstr. gehört das Teilstück der Wildmundstr. auch dazu? Welche Veränderungen sind dort geplant? Danke [REDACTED]</p>	<p>Zu A 50.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Daher wurde die Stellungnahme an die Deutsche Bahn weitergeleitet. Der Streckenabschnitt an der Wildmundstraße wurde schon einmal im Jahr 2011 im Rahmen der Lärmsanierung bearbeitet. Damals wurde dort passive Maßnahmen im Rahmen von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftern an den betroffenen förderfähigen Gebäuden finanziert. Aufgrund strengerer Kriterien und niedriger Auslösewerte werden nun jedoch alle Abschnitte der Lärmsanierung noch einmal betrachtet. Auch der Abschnitt in Neudorf ist darunter. Da er jedoch eine im Vergleich zu anderen Abschnitten niedrige Priorisierung aufweist, kann die Deutsche Bahn heute noch nicht vorhersehen, wann mit einer erneuten Bearbeitung des Abschnitts begonnen werden kann.</p> <p>Zu A 50.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der genannte Belastungsschwerpunkt bezieht sich auf den Straßenverkehr der Obermeidericher Straße. Kartiert wurde das gesamte Vorbehalts- und Rettungswegenetz der Stadt Duisburg. Hierzu gehört die Wildmundstraße nicht.</p>
A 51.1	<p>Betreff: Einwände Lärmaktionsplan</p> <p>Grundsätzlich ist zu bemängeln, dass die wesentlich niedrigeren Richtwerte für gesundheitsschädlichen Umgebungslärm der WHO nicht erwähnt und dem entsprechend auch nicht berücksichtigt werden. Für die Lärmbelastung durch den Autobahnverkehr wird</p>	<p>zu A 51.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es werden nicht nur die Auslösewerte der Umgebungslärmrichtlinie dargestellt, sondern auch niedrigere Werte, die etwa den Anforderungen der WHO entsprechen. Niedrigere Auslösewerte zur Identifizierung von Lärmschwerpunkten würden dazu führen, dass fast das ganze</p>

A 51.2	behauptet, dass Lärmschutzwände vorhanden sind bzw. geplant sind. Dies trifft in Neudorf nicht zu, im Bereich der Universität ist kein aktiver Lärmschutz vorhanden. Auch an der Bahnlinie findet sich kein Schutz.	Straßennetz der Stadt Duisburg als Lärmschwerpunkt dargestellt wird, und eine Unterscheidung von kritischen Punkten nicht mehr gegeben ist. zu A 51.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
A 51.3	Ebenfalls nicht geschützt ist der Stadtwald der stark als Erholungsgebiet genutzt wird. Maßnahmen wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Neudorfer Abschnitt gelten laut Straßen NRW als unzumutbaren Eingriff in den Verkehr. Vorhandene Lärmschutzwände sind überaltert. Die hier beschriebenen Probleme liegen sicherlich auch an weiteren Bahn- und Autobahnabschnitten im Stadtgebiet vor. Auf dem Sternbuschweg besteht keine Geschwindigkeitsbegrenzung.	Die Lage der Lärmschutzwände wurde vom Landesbetrieb Straßen.NRW zur Verfügung gestellt. Teilweise werden hier auch Wälle als Lärmschutzmaßnahme aufgeführt. Zusätzlich wurden der Stadt Duisburg für den Lärmaktionsplan in Tabelle 33, Seite 60, die vorhanden Fahrbahnbeläge der Autobahnen, die durch Duisburg führen, zur Verfügung gestellt. Zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg und der Anschlussstelle Duisburg Wedau wurde lärmmindernde Asphalt SMA eingebaut, der zu einer Reduzierung des Lärm um 2dB führt. zu A 51.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
A 51.4	[REDACTED]	Die Zuständigkeit für Lärminderungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen liegt bei der Autobahn GmbH. Daher wurde die Anregung an die Autobahn GmbH weitergeleitet. zu A 51.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sternbuschweg wurde im Lärmaktionsplan im gesamten Verlauf als Belastungsschwerpunkt definiert. Der Sternbuschweg liegt im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Krafffahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage. Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig. Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer

		<p>Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschem Recht zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird durchgeführt.</p>
A 52.1	<p>Betreff: Bürgerbeteiligung bis 30.11.2020 Großenbaumer Allee zwischen Grundschule und Großenbaumer Allee, Ecke Straße Zum Handwerkshof bzw mindestens Altenbrucher Damm</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich verstehe nicht, warum die Großenbaumer Allee nicht durchgängig vom Bahnhof bis Dommers 30er Zone ist...</p>	<p>Zu 52.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Großenbaumer Allee liegt zwischen S-Bahnhof Duisburg Großenbaum / Saarner Straße bis Altenbrucher Damm im Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist eine Temporeduzierung nicht erwünscht.</p> <p>Für eine durchgängige Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h zwischen S-Bahnhof Großenbaum und Altenbrucher Damm dürfen nach § 45 Absatz 9 der StVO Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Dies könnte zum Beispiel aus Gründen des Lärmschutzes sein. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Eine entsprechende Prüfung nach deutschem Recht zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde durchgeführt. Die Lärmpegelwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an den Fassaden der Wohngebäude, ab deren Höhe mit einer gesundheitsgefährdenden Belastung für Anwohner gerechnet werden kann, werden im angesprochenen Bereich der Großenbaumer Allee nicht erreicht. Maßnahmen aus Gründen des verkehrlichen Immissionsschutzes scheiden daher aus.</p> <p>Zu 52.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
A 52.2	<p>Durch den ständigen Wechsel der fahrbaren Geschwindigkeiten werden immer wieder Autofahrer zu Kickdown-Sprints mit aufheulendem Motor, Hupen gegenüber langsamer fahrenden Fahrzeugen als zusätzliche Lärmbelästigung für die Anwohner auf der vorwiegend durch Wohnbebauung geprägten Großenbaumer Allee verleitet.</p>	
A 52.3	<p>Immer wieder kommt es auch zu schweren Unfällen, zuletzt Anfang der Woche mit schwerem Personenschaden mit tödlichem Ausgang. Vielleicht lässt ja bei geringeren Geschwindigkeiten dann auch endlich mal jemand mehr sein Auto für die Kurzstrecke zum Discounter stehen und nimmt statt dessen den "Hackenporsche" (Einkaufstrolley) oder das Rad. Ich denke, viele Großenbaumer</p>	
A 52.4	<p>würden die Ausweitung 30er Zone zwischen Grundschule und Altenbrucher Damm sehr begrüßen. Man spart auf der Strecke mit 50 statt 30 Stundenkilometern ohnehin max 8 Sekunden und vielleicht kann dann auf längere Sicht auch die Ampel Walderbenweg zwei Zebrastreifen rechts und links der Kreuzung weichen, was ja auch eine erhebliche Kosteneinsparung für die Stadt brächte.</p>	
A 52.5	<p>Mit freundlichem Gruß [REDACTED]</p>	

		<p>Das Verhalten der beschriebenen Verkehrsteilnehmer stellt ein Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung dar. Das Ordnungsamt der Stadt Duisburg wurde darüber informiert. Die Großenbaumer Allee wird regelmäßig von der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung kontrolliert. Es konnten bisher keine Auffälligkeiten hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden.</p> <p>Zu 52.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein Unfallschwerpunkt kann eine Temporeduzierung begründen. Die Stadt Duisburg prüft, ob dieser Bereich als Unfallschwerpunkt benannt wurde. Sollte es eine erhöhte Unfallhäufigkeit in diesem Bereich geben, erfolgt die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung zur Gefahrenreduzierung. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Verkehrsplanung weitergeleitet. Zum Sachverhalt wird in 52.5. Stellung genommen.</p> <p>Zu 52.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stadt Duisburg prüft den Vorschlag die Lichtsignalanlage am Knoten Walderbenweg / Großenbaumer Allee aufzuheben und stattdessen Zebrastreifen anzulegen.</p> <p>Zu 52.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Vorschlag die Lichtsignalanlage am Knoten Walderbenweg / Großenbaumer Allee aufzuheben und stattdessen Zebrastreifen anzulegen wird mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung zuständigkeitsshalber an die Verkehrsplanung weitergeleitet. Der Abschnitt zwischen Walderbenweg und Zu den Wiesen wurde aus verkehrsplanerischer Sicht begutachtet. In diesem Bereich gibt es bisher vier Querungsmöglichkeiten, darunter die Lichtsignalanlage an der Einmündung Walderbenweg. Auf Höhe des Autohauses, der Tankstelle und der Einmündung Zu den Wiesen wurde zur Verbesserung der Querung eine Aufstellfläche am Fahrbahnrand hergestellt, die teilweise mit Pollern von parkenden Fahrzeugen freigehalten wird. An allen Querungsmöglichkeiten wird durch die Straßenbeleuchtung eine gute Sicht zum Queren auch in der Dunkelheit ermöglicht. Lediglich an der Einmündung Zu den Wiesen behindern an einigen Stellen parkende Fahrzeuge die Sicht, die durch eine Temporeduzierung allerdings nicht verbessert werden würde. Die Unfallauswertung der letzten drei Jahre auf dem Teilstück der Großenbaumer Allee zwischen Altenbrucher Damm und Saarer Straße zeigt, dass sich die Unfälle gleichermaßen im gesamten Straßenverlauf ereignet haben. Eine besondere Unfallsituation, die aus</p>
--	--	---

		<p>Konflikten zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen resultiert und deren Folgen durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemindert werden könnten, zeigt sich dabei ebenfalls nicht. Auf Basis der letzten Verkehrszählung im Jahr 2017 wurde anhand der „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ geprüft, ob weitere Querungsanlagen erforderlich sind. Unter Berücksichtigung der Kfz- und Fußgängermengen und in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeit ist die vorliegende Situation als nicht angemessen zu beurteilen. Um festlegen zu können, welche Art Querungshilfe an welchem Standort notwendig sein könnte, bedarf es einer neuen Verkehrszählung. Insgesamt liegen aktuell keine rechtlichen Voraussetzungen vor, die eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit erforderlich machen. Anhand der Videozählung kann das Verkehrsverhalten aber besser eingeschätzt werden, um daraus gegebenenfalls geeignete Maßnahmen ableiten zu können, die die Verkehrssicherheit für Fußgänger erhöhen.</p>
<p>A 53.1</p> <p>A 53.2 *7</p>	<p>Betreff: Kreuzung Großenbaumer Alle / Zu den Wiesen Fußgängerübergang</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, [REDACTED]. Dass diese Straße eine Hauptstraße ist und in der Rushhour immer viel befahren ist, ist uns bewusst. Wir haben in den Jahren immer wieder Situationen beobachten können oder über diese erfahren, wo es um Unfälle geht oder sehr oft um brenzliche Situationen die gerade eben noch gut ausgingen. Doch der Fall vom 23.11.2020 wo eine 80 jährige Dame schwerverletzt wurde und [REDACTED] aus unserer Wohnung raus gerannt ist um erste Hilfe zu leisten, veranlasst uns diesen Brief zu verfassen. Der Aufprall war so laut, dass wir diesen [REDACTED] gehört haben. Von 2011 bis 2014 habe ich, [REDACTED], [REDACTED] und ebenfalls sehr oft von [REDACTED] die die Straße überqueren wollten, gehört wie gefährlich der Übergang Großenbaumer Allee / Zu den Wiesen ist. [REDACTED]</p> <p>Nicht zu vergessen der Fall wo die Fußgängerin auf Höhe des Autohauses zwischen Auto und Baum eingeklemmt wurde, da der Autofahrer seine Ampel nicht als rote Phase wahrgenommen hat. Es geht nicht darum Autofahrer als Täter zu betiteln, wir wollen keine Täter bzw. Schuldige suchen, wir wünschen uns eine Lösung um Unfälle für alle zu verhindern oder die Schäden zu mindern. Eine Ampel an dem oben genannten Übergang wurde vor einigen Jahren von der Stadt abgelehnt mit der Begründung: An der Schule und auf der Höhe von Aldi gäbe es 2 Stück. Unser Appell an Sie: bitte</p>	<p>A 53.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Großenbaumer Allee liegt zwischen S-Bahnhof Duisburg Großenbaum / Saarner Straße bis Altenbrucher Damm im vom Rat der Stadt beschlossenen Vorbehalts- und Rettungswegenetz. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Da sie der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes dienen und den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen sollen, ist beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h vorgesehen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen einer Rechtsgrundlage.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer</p>

verlängern sie die 30iger Zone ab Höhe der Kreuzung Großenbaumer Alle / Walderbenweg und entfernen die zeitliche Einschränkung auf der Großenbaumer Alle Höhe Weindpot und Grundschule. Der Übergang ist so unübersichtlich für Fußgänger und Autofahrer, hinzukommen die Abbieger Zu den Wiesen. Seitens Lidl fahren die Autos 50kmh, seitens Weindpot 30kmh. Dort als Fußgänger eine passende Lücke zur Überquerung der Kreuzung zu finden ist oft ein Glücksspiel. Der Übergang wird von so vielen verschiedenen Gruppen genutzt. Sei es Schüler die zum Bus gehen, Passanten die vom Einkaufen kommen, Spaziergänger die in den Wald möchten, Anwohner und und und. Und niemand nimmt einen Umweg zu einer der bereits vorhandenen Ampel, da diese für die reine Straßenüberquerung zu weit weg liegen vom Übergang. Außerhalb der beschränkten 30iger Zeit wird dermaßen Gas gegeben, sei es von Berufstätigen morgens oder Lieferanten vom Bäcker oder des Seniorenheims. Morgens war es auch sehr oft für uns als Gassigänger knapp die Straße zu überqueren, abgesehen von der Lärmbelästigung, wenn nach der 30iger Zone ordentlich Gas gegeben wird. Autos die aus der Straße Zu den Wiesen auch eine sehr schlechte Sicht haben (durch Bäume und parkenden Autos), drücken ordentlich aufs Gas und fahren mit quietschenden Reifen los und die anderen hupen wie wild. Dasselbe gilt für die Ausfahrten bei Lidl und der Tankstelle. Es schwierig aus der eigenen Hofausfahrt links herum die Fahrt zu beginnen, weshalb ich oft einfach rechts herum fahre und im Kreisverkehr wende. Einfach nur um einer Gefahr etwas zu übersehen aus dem Weg zu gehen. Zusätzlich ist montags der Übergang abends mit Mülltonnen des Nachbarhauses zugestellt. Je nach dem wieviele Tonnen raus müssen ist der komplette Übergang zu gestellt oder der halbe Übergang. An dem Unfall Montag war der halbe Übergang mit Mülltonnen voll gestellt und auf der anderen Seite stand ein E-Scooter quer. Auf dem Bild im Anhang sieht man einfach mal die Situation der 50iger und 30iger Zone, die Tonnen und der Roller wurden von der Polizei auf dem Radweg stehen gelassen. Ich würde mich über eine Rückmeldung von Ihnen freuen. So oft haben wir überlegt das Problem anzusprechen und jetzt hoffen wir etwas ändern zu können. Jeder der verletzt wird ist einer zu viel. Es kann jeden von uns treffen! Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]

Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes ist vom Gesetzgeber durch eine Berechnung gemäß RLS-90 zu prüfen und kann nicht auf Grundlage der hier vorliegenden EU-Lärmkartierung vorgenommen werden. Die entsprechende Prüfung nach deutschen Recht hat keine Pegelüberschreitung ergeben, so dass aus diesem Grund keine Maßnahmen durchgeführt werden können. Die Stadt Duisburg prüft daher, ob dieser Bereich als Unfallschwerpunkt benannt wurde. Sollte es eine erhöhte Unfallhäufigkeit in diesem Bereich geben, erfolgt die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung zur Gefahrenreduzierung.

Zu 53.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.




Die Stellungnahme wird zur Prüfung einer Lichtsignalanlage zuständigkeitshalber an die städtische Verkehrsplanung weitergeleitet. Der Abschnitt zwischen Walderbenweg und Zu den Wiesen wurde aus verkehrsplanerischer Sicht begutachtet. In diesem Bereich gibt es bisher vier Querungsmöglichkeiten, darunter die Lichtsignalanlage an der Einmündung Walderbenweg. Auf Höhe des Autohauses, der Tankstelle und der Einmündung Zu den Wiesen wurde zur Verbesserung der Querung eine Aufstellfläche am Fahrbahnrand hergestellt, die teilweise mit Pollern von parkenden Fahrzeugen freigehalten wird. An allen Querungsmöglichkeiten wird durch die Straßenbeleuchtung eine gute Sicht zum Queren auch in der Dunkelheit ermöglicht. Lediglich an der Einmündung Zu den Wiesen behindern an einigen Stellen parkende Fahrzeuge die Sicht, die durch eine Temporeduzierung allerdings nicht verbessert werden würde. Die Unfallauswertung der letzten drei Jahre auf dem Teilstück der Großenbaumer Allee zwischen Altenbrucher Damm und Saarner Straße zeigt, dass sich die Unfälle gleichermaßen im gesamten Straßenverlauf ereignet haben. Eine besondere Unfallsituation, die aus Konflikten zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen resultiert und deren Folgen durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemindert werden könnten, zeigt sich dabei ebenfalls nicht. Auf Basis der letzten Verkehrszählung im Jahr 2017 wurde anhand der „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ geprüft, ob weitere Querungsanlagen erforderlich sind. Unter Berücksichtigung der Kfz- und Fußgängermengen und in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeit ist die vorliegende Situation als nicht



		<p>angemessen zu beurteilen. Um festlegen zu können, welche Art Querungshilfe an welchem Standort notwendig sein könnte, bedarf es einer neuen Verkehrszählung. Insgesamt liegen aktuell keine rechtlichen Voraussetzungen vor, die eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit erforderlich machen. Anhand der Videozählung kann das Verkehrsverhalten aber besser eingeschätzt werden, um daraus gegebenenfalls geeignete Maßnahmen ableiten zu können, die die Verkehrssicherheit für Fußgänger erhöhen.</p>
<p>A 54</p>	<p>Betreff: Lärmaktionsplanentwurf – hier DU-Süd          Sehr geehrte Damen und Herren, schon vor einigen Wochen hatte ich mich zu den hier im Süden neu eingerichteten 30er-Zonen geäußert. Natürlich ohne Reaktion seitens der Stadt. [REDACTED] und mir war selbstverständlich auch damals schon bewußt, daß ich an einer Hauptverkehrsstraße wohne und demzufolge mit entsprechendem Lärm zu rechnen habe. Mir ist in dem vergangenen Vierteljahrhundert keine nennenswerte Änderung am Verkehr vor meiner Haustüre aufgefallen. Es gab schon damals Idioten, die nachts viel zu schnell mit röhrenden Motoren über die B8 fuhren und die gibt es heute noch. Durch die neuerdings eingerichtete 30er-Zone wegen dem benachbarten Altenheim, wurde der Lärm auch nicht weniger! Im Gegenteil, die meisten Fahrzeuge registrieren die 30er-Zone überhaupt nicht und es wird mit unverminderter Geschwindigkeit durchgefahren! Wenn denn mal jemand langsam fährt, wird gehupt. Oder überholt, wie es mir kürzlich ergangen ist! [REDACTED] und es ist schon nervig, wenn die Fahrzeuge vom langsamen Fahren direkt vor meinem Fenster den Motor aufheulen lassen und auf die normale Geschwindigkeit beschleunigen. Passiert leider auch ständig. Also alles in allem halte ich hier von dieser 30er-Zone rein gar nichts, weil sie nichts bringt! Im Gegenteil. Ich habe schon spaßeshalber zu Freunden gesagt: "wenn ich für jedes Fahrzeug, das hier schneller als 30 fährt, einen Euro bekommen hätte, wäre ich jetzt reich!" Übrigens, die 30er-Zone auf dem Altenbrucher Damm hat für mich nur noch zur Folge, dass ich meine Einkäufe bei Fressnapf und Bauhaus inzwischen zu den Unternehmen in Wanheimerort verlegt habe! Wieso muß ausgerechnet die einzige Straße, die von hier aus zur A59 in Richtung Düsseldorf führt, eine komplette 30er-Zone sein?? Bekanntlich gibt es an der Sittardsberger Allee keine Auffahrt auf die A59 nach Süden! Die gibt es nur am Ende vom Altenbrucher Damm!</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vor schützenswerten Einrichtungen, wie beispielsweise Kindergärten, Schulen und Altenheimen und aus Gründen des Gesundheitsschutzes ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit an Hauptverkehrsstraßen von 50 km/h auf 30 km/h erforderlich.</p> <p>Die Herabsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h stellt straßenverkehrsrechtlich eine sogenannte Verkehrsbeschränkung dar und ist nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig.</p> <p>Nach § 45 Absatz 9 der StVO dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Eine entsprechende Prüfung der Lärmsituation hat ergeben, dass derzeit keine Pegelüberschreitungen vorliegen, die eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbegrenzung ermöglichen.</p> <p>Da die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Ordnungswidrigkeit darstellt wurde die Stellungnahme - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an das Ordnungsamt der Stadt Duisburg weitergeleitet. Die Düsseldorfer Landstraße wird regelmäßig von der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung kontrolliert. Es konnten Auffälligkeiten hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden. Daher werden weiterhin regelmäßige Kontrollen durchgeführt.</p>

	<p>Ich persönlich fände es viel wichtiger, an den Straßen mehr Grünzeug und Bäume zu pflanzen!!! Das hält auch Lärm ab, filtert die dreckige Luft und schützt vor zuviel Hitze!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p> <p>PS: [REDACTED] und es gibt für mich mit jedem Jahr immer mehr Gründe, hier wegzuziehen!!!</p>	
A 55	<p>Betreff: Anregungen zum Lärmaktionsplan / Anwohner in Wanheim - Angehausen</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>durch eine Pressemitteilung habe ich erfahren, dass Sie den derzeitigen Lärmaktionsplan überarbeiten. Ich bin Anwohner der Augsburgers Straße in Wanheim-Angerhausen und habe zwei Anregungen mitzuteilen.</p> <p>1. Ich habe bereits versucht Kontakt zur Rhein-Ruhr-Terminal GmbH aufzubauen zwecks einer Idee wie im Anhang zu sehen, um die Lärmbeeinträchtigung durch fahrende Containerbrücken im Gateway West auf die Bewohner östlich davon zu reduzieren mit Vorschlägen, die nicht viel Investment verlangen. Leider bisher ohne Rückmeldung.</p> <p>2. Durch Ordnungsamt und Polizei wurde mir mitgeteilt, dass die Geräuschentwicklung der Villa Rheinperle in Friemersheim (Villenstraße) bereits ein Thema ist. Die kompletten Rheinanlieger auf der anderen Seite in Wanheim-Angerhausen sind durch Open-Air-Festivals belastet, da der Rhein die Musik ungefiltert überträgt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen,</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>	<p>Zu A 55.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für Industrie- und Gewerbelärm durch sogenannte IED-Anlagen und Häfen sowie für kleinere gewerbliche Anlagen ist die Untere Immissionsschutzbehörde zuständig.</p> <p>Die Stellungnahme und die Vorschläge zur Reduzierung der Lärmbelastung werden daher - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p>
A 55.2	<p>Betreff: Gateway West Containerbrücken</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich bin Anwohner an der Augsburgers Straße, [REDACTED] vom Gateway West Gelände. Wenn immer Containerbe- und entladungen vorgenommen werden und die Containerbrücken bewegt werden, ertönen akustische Warnsignale beim Verfahren um die Umgebung zu warnen. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten (freie Eisenbahnstrecke bis zur Friemersheimer Straße) werden diese akustischen Warnsignale ungehindert (gerade bei Westwind) bis zu den Anwohnern weiter getragen, auch nachts und zu einer monotonen Ruhestörung führt. Mir ist durchaus bewusst, dass dies eine bauliche Vorschrift sein könnte. Eventuell könnte man überlegen, dieses akustische Warnsignal durch White Sound Geräte</p>	<p>A 55.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung die Warnsignalgeber anzupassen wird mit der Bitte um Prüfung an die Untere Immissionsschutzbehörde weitergeleitet.</p>

	<p>zu ersetzen. Dies würde einerseits zu einer Entlastung der Anwohner führen, andererseits erhöhen diese White Sound Bewegungswarner die Sicherheit, da die Fahrtrichtung akustisch wahrnehmbar ist. Ich selbst arbeite [REDACTED]. Dies soll eine Anregung zur mittelfristigen Anpassung der Warnsignalgeber sein und ich würde mich freuen, von Ihnen zu hören, ob Sie dies umsetzen können (und die Warnsignale hier dann nicht mehr hörbar sind). Hier noch zwei Links zu Anbaugeräten für das System sowie einem kleine Erklärungsfilm zu Erläuterung des System: [REDACTED] Mit freundlichen Grüßen, [REDACTED]</p>	
<p>A 56</p> <p>A 56.1</p> <p>A 56.2</p>	<p>Betreff: Bitte um Berücksichtigung der Hafenstr. im Lärmaktionsplan ...</p> <p>Guten Tag Wir bitten Sie, die Hafenstr. im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen. Hier besteht eine sehr hohe Lärmbelastung durch Starken LKW, Container, Strassenbahn oder allgemeinem Verkehr. Ausserdem ist die Hafenstr. ab ARAL Tankstelle bis ca. Tausendfensterhaus auch sehr stark beidseitig beschädigt und dadurch ergibt sich eine noch höhere Lärmbelastung, Tag und Nacht. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Zu A 56.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Hafenstrasse wurde von der Krusestrasse bis zur Eisenbahnstrasse als Belastungsschwerpunkt Homburg/Ruhrort/Baerl 3 definiert.</p> <p>Zu A 56.2: Zur Kontrolle des Straßenzustandes der Straßen im Duisburger Stadtgebiet, sind Straßenkontrolleure der Wirtschaftsbetriebe Duisburg regelmäßig auf den Straßen unterwegs. Über ein Kontaktformular auf der Homepage der Wirtschaftsbetriebe Duisburg haben die Duisburger Bürger eine Möglichkeit um Schlaglöcher zu melden. Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg weitergeleitet.</p>
<p>A 57</p> <p>A 57.1</p> <p>A 57.2</p> <p>A 57.3</p>	<p>Betreff: Lärmaktionsplan</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit dem angehängten Text möchte ich auch meine Meinung zum Lärmaktionsplan zum Ausdruck bringen. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p> <p>Spannweite der Hauptverkehrsstraßen</p> <p>Wenn unterschiedliche Bereiche einer Straße unterschiedlich befahren werden, dann sollte man nicht die gesamte Straße angeben, sondern die Abschnitte mit den Verkehrszahlen.</p> <p>Grenzwerte</p> <p>Lärm wirkt auch unterhalb der Grenzwerte schädlich auf die Gesundheit. Die Grenzwerte wurden so festgelegt, dass möglichst wenig Menschen geschädigt werden, eine Schädigung auch unterhalb der Grenzwerte ist weniger wahrscheinlich aber nicht ausgeschlossen. Demnach sind auch hier Maßnahmen zu treffen.</p> <p>Reallärmabgleich</p> <p>Es ist nicht erkennbar, an welchen Stellen die Lärmbelastung durch Messungen verifiziert wird. Denn Berechnungen sind nur Modelle, die vereinfachen und der realen Situation nicht gerecht werden.</p>	<p>Zu 57.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Verkehrsstärken innerhalb der Belastungsschwerpunkte sind zusätzlich im Anhang (Abb. 24 – 26, eingeteilt in 5 Klassen) dargestellt.</p> <p>Zu 57.2: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt vor, welche Pegelklassen zu ermitteln sind. Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden zunächst die Straßenabschnitte mit der höchsten Belastung ermittelt. Durch verschiedene Maßnahmen (z. B. Förderung des Rad- und Fußverkehrs) wird aber auch eine generelle Verbesserung der Lärmsituation angestrebt.</p> <p>Zu 57.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Berechnung der Lärmpegel und die Ermittlung der Betroffenenanzahlen entsprechen den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Eine Messung ist nicht vorgesehen. Lärmpegelmessungen liefern unter</p>

A 57.4	<p>Ersatz durch Radfahrten Da die Stadt Duisburg beständig Radfahren sabotiert, ist eine Verlagerung schwierig. So gibt es an einigen Stellen Parkplätze direkt rechts neben den Radweg. Etwa in Ruhrort oder Homberg. Hier besteht Lebensgefahr durch Dooring! Ampelschaltungen und Führung mit Fußverkehr bremsen Radverkehr aus. Abstandsregeln werden im Stadtgebiet nicht durchgesetzt und sogar die Polizei parkt auf Radwegen<sup>1</sup>. Bei Baustellen endet der Radweg plötzlich oder es wird gar nichts ausschildert. Die Baustellenplanung fokussiert nur auf Autoverkehr, lässt aber Radverkehr außer acht oder sieht diesen als nebensächlich an.</p>	<p>veränderten Randbedingungen unterschiedliche Messergebnisse und sind daher als nicht repräsentative "Momentaufnahmen" für eine nachvollziehbare Beurteilung der Lärmbelastung nicht geeignet.</p>
A 57.5	<p>Beispiele:    Lärmblitzer Lärmblitzer können der Stadt Duisburg nicht nur mehr Ruhe verschaffen, sondern deren Kosten auch vollständig einspielen. Natürlich müsste hier vom Land der notwendige rechtliche Rahmen eingefordert. Dies ist aber die fairste Methode nur jene zu treffen, die wirklich Lärm erzeugen und nicht, wie man dies mit Motorradfahrenden tut, dies vollständig verbieten zu wollen. Lärmblitzer werden bereits an verschiedenen Stellen erprobt bzw. diskutiert. Es gibt zudem bereits heute die Möglichkeit mit Lärmmessgeräten zu arbeiten.<sup>23</sup></p>	<p>Zu 57.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Duisburg verfolgt als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) die durch den Kfz-Verkehr verursachten Belastungen der Umwelt zu verringern. Um den Modal Split positiv in Richtung Fuß- und Radverkehr zu verschieben und so Straßenverkehrslärm zu vermeiden, wurden in Duisburg bereits zahlreiche Anstrengungen unternommen und sind aktuell weitere Projekte in Planung. Straßenverkehrsrechtliche Verstöße, die den Rad- und Fußverkehr beeinträchtigen, können im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt werden und obliegen der Zuständigkeit der Ordnungsbehörden. Die Anmerkungen zur Baustelleneinrichtung werden mit der Bitte um Kenntnisnahme an den zuständigen Fachbereich Verkehrsmanagement weitergeleitet. Des Weiteren prüft die Stadt derzeit die Umsetzung einer Parkraumuntersuchung sowie weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.</p>
A 57.6	<p>LKW-Fahrverbote Auf die Thematik Logistiklärm wurde unzureichend eingegangen. Es sollten großzügige LKW-Verbotzonen aus den Lärmbelastungsschwerpunkten im Stadtgebiet abgeleitet werden. Zumal diese Bereiche zugleich auch die Bereiche mit hohen Schadstoffkonzentrationen sind. Denkbar wäre auch hier sowohl über Lärmschutz, wie auch Luftreinhaltung großflächige Verbotszonen auszuweisen. Ziel sollte es sein die Durchfahrt von LKW durch Wohnbereich vollständig zu unterbinden. Nur der notwendige Lieferverkehr zu Geschäften und Vergleichbares sollte noch zulässig sein. Bei LKW wird zudem nur statistischer Lärm ermittelt, aber nicht der wirkliche Lärm, der auch dadurch entsteht, dass unzulässigerweise Ketten und andere Packmittel nicht richtig gesichert sind und die Fahrzeuge bereits bei leichten Unebenheiten sehr viel Lärm erzeugen. Zudem ist zu beachten, dass Schlaglöcher oft durch unsachgemäße Baustellen entstehen, dass heißt nach einer Baustelle reicht es nicht die Oberfläche dürrig zu reparieren, hier muss ein vollständige Wiederherstellung einer makellosen</p>	<p>Zu A 57.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zu laute Fahrzeuge stellen eine Ordnungswidrigkeit. Eine Überwachung mit Lärmblitzern ist nicht möglich, da in Deutschland die gesetzliche Grundlage für die Ahndung der Verstöße mittels dieser Technik fehlt.  Zu A 57.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Sie dienen vorrangig der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes und sollen den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen z.B. durch Lkw-Fahrverbote sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage. Zusätzlich muss zur Durchsetzung der Lkw-Fahrverbote eine zumutbare und geeignete</p>

<p>A 57.7</p> <p>A 57.8</p>	<p>Oberfläche sichergestellt werden. Auf Kosten der Stelle, welche die Straße öffnet. An der Stünningkreuzung in Rheinhausen sind auf der Moerserstraße sehr tiefe Spurrillen, die erheblichen Logistikkärm erzeugen. Die sogenannten LKW-Vorrangrouten nützen nichts, da dies nur an Navisherstellende übermittelt werden. Das heißt weder die Nutzung von LKW-Navis ist vorgeschrieben noch die Übernahme der Daten in den Bestand von Navisherstellenden. Eine Verpflichtung zur Einhaltung gibt es nicht. Eine Umsetzung ist nicht erkennbar und gerade die Billig-LKW-Firmen haben gar kein Geld für LKW-Navis. Also sind die Maßnahmen völlig unwirksam. Würde man dagegen Verbotszonen für LKW schaffen und diese sowohl mit Luftreinhaltung (vgl. Krefeld), wie auch Lärmschutz begründen, gäbe es rechtsverbindliche Routen, die auch durchgesetzt werden könnten. Wobei die Durchsetzung ja bereits in vorhandenen Verbotszonen sehr suboptimal läuft. Meist wird für zu kurze Zeiträume geblitzt. Die LKW-Vorrang-Routen sind also nur Augenwischerei, um keine wirklichen Maßnahmen zu formulieren und durchzusetzen. Für Logport I und III sollte ausschließlich die Logistikdiagonale zulässig sein.</p> <p>Verkehrsleitsystem für Lkw (Numerische Wegweisung) Was nützt ein Verkehrsleitsystem, wenn die Firmen davon nichts wissen bzw. dieses nicht nutzen? Hier müsste dafür gesorgt werden, dass diese Nummern Teil der Adresse werden.</p> <p>Osttangentenverlängerung Die Osttangente würde nicht nur zu Konflikten, sondern auch zu erheblicher Lärmzunahme in einem Erholungsbereich führen. Es ist gut, dass hier bereits klargestellt wird, dass erhebliche Konflikte drohen. Zumal es bei der Osttangente an jeglicher Grundlage mangelt, ob diese überhaupt eine Wirksamkeit erzielen könnte. Dies trifft allerdings auch teilweise auf die anderen Maßnahmen zu. Es braucht hier unbedingt eine gründliche Analyse warum LKW auf bestimmten Strecken fahren und wie man das verhindern kann. Dabei könnten es oft bereits kleine Maßnahmen mit wenig Kosten sein, die viel mehr bewirken, als zum Scheitern verurteilte Planungen für eine neue Straße. Einige der Maßnahmen klingen zwar gut, aber erst eine Ursachenanalyse ermöglicht einen konkreten Abgleich zwischen Ursache, Wirkung und Maßnahme. Wenn man dies nicht versteht, kann man zwar schöne Maßnahmen aufnehmen, die allerdings viel Kosten und wenig bewirken. Im Falle der Osttangentenverlängerung könnte es sogar dazu kommen, dass</p>	<p>Ausweichroute vorhanden sein, auf die frühzeitig durch entsprechende Beschilderung hingewiesen wird. Diese Voraussetzungen können innerhalb des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes überwiegend nicht erfüllt werden. In Einzelfällen, wie z. B. auf der Friedrich-Ebert-Straße, konnte ein LKW-Fahrverbot umgesetzt werden.</p> <p>Zu 57.7: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Numerische Wegweisung wird als Teil der Adresse an die Logistiker weitergegeben. Der Betrieb teilt dem Logistiker die Nummer der Autobahn, die Nummer der Anschlussstelle und die vierstellige Betriebsnummer teilt. Die Nutzung ist freiwillig.</p> <p>Zu A 57.8: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen Für die Verlängerung der Osttangente wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, in der auch die genannten Belange berücksichtigt werden. Die im Lärmaktionsplan vorgestellten Maßnahmen sind die generell verfügbaren Instrumente der Lärminderung. Vor der Umsetzung von Maßnahmen ist jeweils eine Einzelfallprüfung erforderlich, in der die Ursache der Lärmbelastung genauer analysiert (z. B. Quelle und Ziel der Verkehre) und die Auswirkungen einer Umsetzung untersucht wird.</p>
-----------------------------	--	--

<p>A 57.9</p> <p>A 57.10</p>	<p>Bereiche, wie die Moerserstraße stärker belastet werden, weil man teilweise auch Umwege in Kauf nimmt. Mal ganz abgesehen davon, dass der Ruhebereich Rheinvorland durch LKW-Verkehr deutlich lauter wird und der Erholungsraum nachhaltig geschädigt wird. Bei "Kleinere, innerstädtische Erholungsräume" fehlt das Rheinvorland zwischen Solidaritätsbrücke und A40 inkl. Werthäuser Wardt. Auch dieses Gebiet muss als ruhiges Gebiet festgelegt und bewahrt werden.</p> <p>Grüne Welle</p> <p>Die Kreuzung Brückenstraße/Rheinhauser Straße in Hochfeld ist ein Grüne-Welle-Brecher. Die Ampel der kleinen Kreuzung spring regelmäßig um, da diese auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h</p>	<p>Zu A 57.9: Der Stellungnahme wird gefolgt</p> <p>Das Rheinvorland zwischen Solidaritätsbrücke und A40 inkl. Werthäuser Wardt wird als ruhiges Gebiet der Kategorie 2 in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Zu 57.10: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ampelschaltungen sollen ein möglichst reibungsloses Abfließen der Verkehrsströme erlauben. Die Stellungnahme wurde - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Duisburg weitergeleitet.</p>
<p>A 58</p>	<p>Betreff: Lärmaktionsplan</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, in der Ausgabe "Rheinische Post" vom 27.11.2020 wurde über die Lärmbelastung in Duisburg berichtet. Die dabei gezeigte "Strategische Lärmkarte" lässt allerdings unberücksichtigt, daß auch die A57 sowie die L473, die nicht auf Duisburger Stadtgebiet liegen, erheblich zur Lärmbelastung dieser Stadtteile beitragen. Bei den vorherrschenden westlichen Winden, überträgt sich der Schall weit über die unbebauten Felder bis an die Stadtgrenze. Gibt es Konzepte, die diese Lärmquellen in ihrer Auswirkung minimieren (Schallschutzwände, etc.), bzw. gibt es überhaupt Ansätze von Seiten der Stadt, an anderer Stelle auf diese Massnahmen hinzuwirken? Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Lärmquelle die außerhalb des Duisburger Stadtgebietes liegen werden bis in eine Entfernung von 1 km mitgerechnet. Zusätzlich kann man auf der Internetseite <a href="http://www.umgebungslaerm.nrw.de">www.umgebungslaerm.nrw.de</a> die Kartierungen der Nachbarkommunen einsehen. Kenntnisse über Lärminderungsmaßnahmen an der A 57 außerhalb des Duisburger Stadtgebietes liegen derzeit nicht vor. Da die Zuständigkeit für Lärminderungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen bei der Autobahn GmbH liegt, wurde die Anregung mit der Bitte um Prüfung an die Autobahn GmbH weitergeleitet.</p>
<p>A 59</p>	<p>Betreff: Maßnahmen L237</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, der Verkehr auf der L237 in Duisburg-Rheinhausen hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Gründe sind die gestiegene Zahl von Berufspendlern und Lastkraftwagen. Als Anwohner ist der gestiegene Lärm sehr wahrnehmbar und störend sowohl innerhalb der Wohnung als auch in den Außenbereichen. Sind hier bereits Planungen zur Lärminderung im Gange? Optimal wäre aus meiner Sicht, wenn die Fahrbahndecke entsprechend schallmindernd saniert würde. Zusätzlich würde es sich bereits kurzfristig lärmindernd auswirken, wenn die Höchstgeschwindigkeit durchgehend auf 70 km/h gesenkt würde. Für eine Antwort bzw. Informationen bin ich dankbar. Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kenntnisse über Lärminderungsmaßnahmen an der L 237 liegen derzeit nicht vor. Da die Zuständigkeit für Lärminderungsmaßnahmen an Landstraßen beim Landesbetrieb Straßen.NRW liegt, wurde die Anregung mit der Bitte um Prüfung an den Landesbetrieb weitergeleitet.</p>
<p>A 60.1</p>	<p>Betreff: Lärmaktionsplan Stadt Duisburg; fehlende Berücksichtigung</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, unsere Situation ist die folgende:</p>	<p>Zu A 60.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

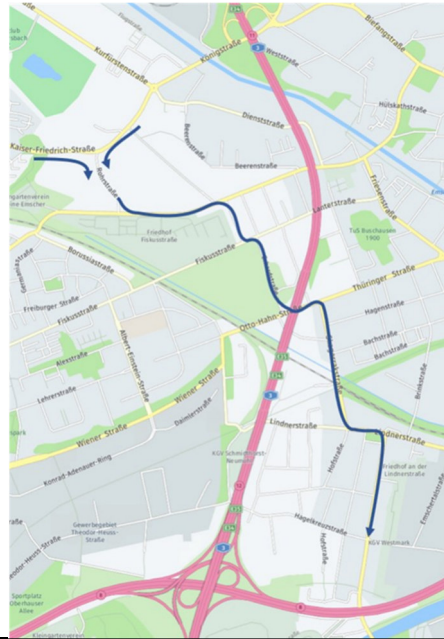
<p>A 60.2</p>	<p>Während dieser Zeit hat sich die Straßensituation von einem ehemaligen Fährweg, der mit Pferdekutschen befahren wurde, über landwirtschaftliche Wege zu Bauernhöfen, Wiesen und Feldern, zu einer stark befahrenen Landstraße (L 140) entwickelt. Dabei wurde die Straße auch im Vergleich zu unserem Grundstück angehoben (ca. 1,5 m Unterschied). Parallel dazu verlaufend entstand mit der Zeit auch die heutige Autobahn A 40. Diese Entwicklung zog natürlich auch eine Zunahme der Lärmbelastung mit sich. Bei der Errichtung der Lärmschutzwand an der A 40 zur anderen Seite (Bereich Futterstraße/ Meidericher Straße) erklärte man damals, diese Mauer würde auch den Schall zu unserer Seite schlucken. Dies trifft natürlich in dem Fall nicht zu, aber so wurden damals Beschwerden abgewiesen. Nun möchten wir im Zuge des Beteiligungsverfahrens am Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg darauf hinweisen, dass wir dabei nicht berücksichtigt worden sind. Verweise auf die verfügbaren Dokumente werden folgendermaßen dargestellt: [1] Entwurf Lärmaktionsplan, [2] Anhang zum Entwurf Lärmaktionsplan. Bei der Angabe der Hauptverkehrsstraßen in Duisburg-Mitte findet sich für die Fährstraße ein Wert von 4,7 Mio. Kfz/a ([1], Tabelle 6) und im Zuge der Angabe der LKW-Vorrangrouten befindet sich die Fährstraße im Bereich der Routen-Nr. 9 ([1], Abbildung 10). Des Weiteren wird für die Autobahn A40 ein Wert von 20,7-36,9 Mio. Kfz/a ([1], Tabelle 1) angegeben. Bei Betrachtung der Strategischen Lärmkarten liegen für unser Gebiet relativ hohe Lärmindizes vor. Für den Straßenverkehr die Werte L(den) im Bereich 70-75 dB(A) und L(night) im Bereich 65-70 dB(A) ([2], Anhang 1, Abbildungen 1,2) und für die Haupteisenbahnstrecken die Werte L(den) im Bereich 60-65 dB(A) und L(night) im Bereich 55-60 dB(A) ([2], Anhang 3, Abbildungen 17,18). Schaut man sich die Tabelle mit den Lärmbelastungsschwerpunkten an ([2], Anhang 6, Tabelle 1), findet man unter der Bezeichnung "Mitte - 1" den Bereich der Meidericher Straße von Futterstraße bis Wintgensstraße. Vermutlich wird aufgrund der geringen Anwohnerzahl an der Fährstraße dieser Bereich nicht miteinbezogen oder genauer betrachtet, eine Angabe zur Anzahl der von Straßenlärm belasteten Anwohner findet sich nur für die LBS, für Mitte - 1 liegt die Zahl im Bereich 41-80 ([2], Anhang 2, Abbildungen 11, 12). Für den LBS Mitte - 1 sind weiter folgende Werte aus den Karten zu entnehmen: ein DTV von &gt; 20.000 ([2], Anhang 7, Abbildung 25) und ein Schwerverkehrsanteil von 3% - 6% ([2], Anhang 8, Abbildung 26).</p>	<p>Die Lage der Wohnbebauung zur Autobahn führt in diesem Bereich zu einer hohen Lärmbelastung. Zumindest für den Innenbereich könnte die Belastung durch passive Schallschutzmaßnahmen gemindert werden. Da die Zuständigkeit für Lärminderungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen bei der Autobahn GmbH liegt, wurde die Anregung mit der Bitte um Prüfung an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Zu A 60.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als Ausgangspunkt für die Ermittlung der Lärmbelastungsschwerpunkte dienen die nach der vorgeschriebenen Berechnungsmethode erstellten Gebäudelärmkarten, nicht die Rasterlärmkarten, die eher einen Überblick über die Lärmsituation vermitteln. Überschreitet ein Fassadenpegel an einem Wohngebäude den definierten Auslösewert von <math>L_{den} = 70 \text{ dB(A)}</math> und/oder <math>L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math>, werden nach einem in der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vordefinierten Schlüssel die jeweiligen Bewohner des Gebäudes ermittelt, die von zu hohem Lärmpegel betroffen sind. Belastungsschwerpunkte wurden dort ausgewiesen, wo Pegelüberschreitungen gehäuft auftreten. Dies ist auf der Fährstraße nicht der Fall. Der Bereich wird dennoch mit der Bitte um Stellungnahme an die Autobahn GmbH weitergeleitet.</p>
---------------	--	--

	<p>Berücksichtigt man nun, dass die Fährstraße sowohl die L 140 umfasst, damit einen Teil der LKW-Vorrangroute Nummer 9, als auch parallel zur A 40 verläuft, werden die Werte im Vergleich zu den für den LBS Mitte - 1 angegebenen höher ausfallen. Dies bekräftigt die oben schon angeführte Angabe von 4,7 Mio. Kfz/a ([1], Tabelle 6) als auch die aus Medien bekannte Angabe von durchschnittlich 90.000-100.000 Kfz/Tag auf der Autobahn A 40 im Bereich Duisburg. Zusätzlich zu den aus den Dokumenten entnommenen Werten lässt sich angeben, dass bis auf einen Zeitraum zwischen ca. 1:30 Uhr und 3 Uhr konstant durchgehender Straßenlärm zu hören und der Schwerlastverkehr durch Erschütterungen bis in die 1. Etage des Hauses zu spüren ist. Den Straßenlärm nimmt man auch bei geschlossenen Fenstern wahr und die Erschütterungen zeigen sich durch Risse in den Wänden und Decken und Klappern von Geschirr in den Schränken. Im Laufe der Zeit und mit der Zunahme des Straßenverkehrs und dem damit entstehenden Lärm sind bis auf die Setzung der Lärmschutzwand an der gegenüberliegenden Seite der Autobahn A 40 keine lärmindernden Maßnahmen getroffen worden. Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung unserer Angaben. Über eine kurze Bestätigung des Erhalts dieser E-Mail würden wir uns freuen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen auch gerne telefonisch zur Verfügung. Mit freundlichen [REDACTED]</p>	
A 61.1	<p>Betreff: Melden von Lärm-Aufkommen          Sehr geehrte Damen und Herren, in der Zeitung las ich, dass man über die Mail melden kann, wenn einem Lärmquellen auffallen. [REDACTED] Ich bin also an vieles gewöhnt, was hier an Lärm besteht. Die Bundesbahn-Schienen gehen direkt hinter dem Garten entlang. Der Lärm der Bahn hat sich in den letzten Jahren SEHR verstärkt. Zum einen gibt es wohl mehr Zugverkehr, der über diese Strecke geleitet wird. Zum anderen ist der Lärm sehr abhängig davon, wie schnell ein Zug fährt. Sehr oft fahren Güterzüge mit 30 oder 40 Wagen in einem Tempo hier entlang, dass das Geschirr im Schrank tanzt und man vor lauter Krach sein eigenes Wort nicht verstehen kann. Da es auch Züge gibt, die langsam fahren, frage ich mich, ob es nicht auf diesem Bahnabschnitt eine Tempobegrenzung gibt, die halt von einigen eingehalten wird - von anderen nicht. Wenn man hier erreichen könnte, dass das Tempo generell gedrosselt würde, so wäre schon viel gewonnen. Lärmschutzwände brauchte es dann nicht. Eine weitere Lärmquelle ist das extrem verschärfte Verkehrsaufkommen der Neustrasse, seitdem die Cölve-Brücke nicht</p>	<p>Zu A 61.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.          Bauliche Maßnahmen an Schienenwegen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Deutschen Bahn. Die Deutsche Bahn plant im hier angesprochenen Gleisabschnitt schalltechnische Untersuchungen (siehe Tab. 36 im LAP). Nähere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite <a href="https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html">https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html</a>          Die Stellungnahme wurde mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung an die Deutsche Bahn weitergeleitet. Auch dieser Abschnitt ist Teil des Lärmsanierungsprogramms. Er ist höher priorisiert und wird in den kommenden Jahren bearbeitet werden. Aktuell steht noch nicht fest, welche Lärmsanierungsmaßnahmen hier förderfähig sein werden. Den Hinweis auf das Langsamfahrgebot haben wir ebenfalls an die zuständigen Kollegen weitergeleitet.</p> <p>Zu A 61.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
A 61.2		



	<p>mehr nutzbar ist. Das ist ein bekanntes Dauerthema, ja, das weiß ich. Dennoch möchte auch ich darauf hinweisen, dass es wichtig ist, hier endlich eine Lösung zu finden. Für so viel Verkehr scheint mir die Neustrasse nicht geplant zu sein - allein schon wegen des jetzt regen Busverkehrs. Freundliche Grüße [REDACTED]</p>	<p>Ein Neubau der Cölve-Brücke wird auch seitens der Stadt Duisburg angestrebt. Derzeit wird in Abstimmung mit der Stadt Moers und der Bezirksregierung nach Möglichkeiten für eine Umsetzung gesucht. Ein konkreter Realisierungszeitraum kann derzeit leider nicht benannt werden.</p>
A 62.1	<p>Betreff: Verkehrssituation in Duisburg-Neumühl/Grenze Oberhausen          Sehr geehrte Damen und Herren, mit Interesse und stellenweise Erstaunen haben wir den Lärmaktionsplan der Stadt gelesen. Seit Jahren weisen Anwohner der Oberen Sterkrader Str. /Richardstr./Fiskusstr. im Stadtteil Neumühl die Stadtverwaltung auf einen inzwischen etablierten Schleichweg hin, der PKW-Fahrer unter Umgehung großer Kreuzungen und Ampelanlagen durch Wohnstraßen von Biefang/Röttgersbach nach Neumühl/Buschhausen führt (siehe Anlage). Nicht nur die starke Verkehrszunahme trägt zur Lärmbelastung bei, sondern vor allem auch die kurzen Fahrstrecken in Verbindung mit häufigem Anfahren, Beschleunigen und Abbremsen an den Kreuzungen. 2015 wurde der Fahrbahnbelag der Richardstraße erneuert. Die Anwohner wurden mit dem annähernd höchstmöglichen Anteil (70%) an den Kosten beteiligt mit dem Hinweis, dass es sich um eine Anliegerstraße handele (ohne entsprechende Beschilderung oder Rechte). Im Jahr 2020 kommen wir auf der "Anliegerstraße" Richardstraße auf etwa 2000 Durchfahrten/Tag. Maßnahmen zur Entschleunigung des Verkehrs wurden bei der Erneuerung des Straßenbelags nicht berücksichtigt (Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen an den Einmündungen). Ebensovienig wurde das Straßenbaumkonzept der Stadt Duisburg umgesetzt. Hier heißt es: Keine Straßenbäume. Der Straßenraum wirkt kahl und verhältnismäßig breit. Wenn möglich (Leitungen im Boden prüfen!) Einbau von Bauminseln am Fahrbahnrand. (...) Kurzfristiger Handlungsbedarf. Die unverändert breite, gut einsehbare Fahrbahn lädt PKW-Fahrer nicht nur ein, diesen Weg zu nutzen, sondern auch deutlich über die erlaubten 30 km/h zu beschleunigen. Mit wenig zusätzlichem Aufwand und wenigen zusätzlichen Kosten hätten bei der Erneuerung der Fahrbahndecke lärmindernde Maßnahmen umgesetzt werden können. Das Potenzial wurde weder gesehen noch genutzt. Dies geht zu Lasten der Lebensqualität in Duisburg.</p>	<p>Zu A 62.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.          Bezüglich der „Schleichwegfahrten“ wird die Stellungnahme zur Prüfung und Abstimmung zuständigkeitshalber an die Verkehrsplanung weitergeleitet.</p>
A 62.2		<p>Zu A 62.2 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.          Bauliche Maßnahmen auf städtischen Straßen obliegen dem Baulastträger, in diesem Fall der Straßenbaubehörde. Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung - an die Straßenbaubehörde weitergeleitet, die wie folgt Stellung genommen hat: Die Fahrbahnerneuerung der Richardstraße war keine geplante Maßnahme im Rahmen der Bauprogramme, sondern erfolgte kurzfristig im Zusammenhang mit einer Kanalbaumaßnahme der Wirtschaftsbetriebe Duisburg. Zunächst war nur angedacht, im Rahmen der Wiederherstellung nach Abschluss des Kanalbaus die gesamte Fahrbahn mit einer neuen Decke zu versehen. Wie sich herausstellte, mussten aus technischen Gründen aber die Tragschichten der Fahrbahn ebenfalls erneuert werden. KAG-Beiträge sind nur für die außerhalb der Kanaltrasse liegenden Flächen angefallen. Die Richardstraße war - wie oben genannt - nicht Bestandteil der Bauprogramme/Prioritätenlisten. Insofern wurde im Rahmen der Wiederherstellung die Chance der Fahrbahnsanierung genutzt.</p>
A 62.3		<p>Die Obere Sterkrader Straße wird in diesem Jahr zwischen Brunostraße und Stadtgrenze neu ausgebaut (Erneuerung der Nebenanlagen, Abrücken der Fahrbahn von den Bäumen und Neuerstellung der Fahrbahn). Damit wird es dort ebenfalls zu einer Lärmreduzierung kommen.</p>
A 62.4		<p>Zu A 62.3 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.          Für Straßenbegleitgrün und die Baumsatzung ist das Umweltamt zuständig. Die Stellungnahme wird zuständigkeitshalber - mit der Bitte um Prüfung und Abstimmung – an das Umweltamt weitergeleitet.</p>

Wir vermissen hier den tatsächlichen Willen zur Verbesserung.  
Papier ist geduldig. Die besten Konzepte und Pläne sind hinfällig,  
wenn sie nicht umgesetzt werden.  
Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]



Zu A 62.4 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.  
Begründung siehe A 62.2

A 63	<p><b>Einwand und Ergänzungen zum Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für die Veröffentlichung des Lärmaktionsplans der Stadt Duisburg. Meine Einwände und Ergänzungen betreffen folgende Punkte:</p> <p><b><u>I Lärmschutzmaßnahmen Bahn</u></b></p> <p><b><u>Hier: RXX (Düsseldorf-Angermund und Duisburg-Wanheimerort)</u></b>  Um schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche zu vermeiden halte ich eine Überprüfung der Berechnungsgrundlagen und Standards sowie eine erhebliche Verbesserung der Schallschutzmaßnahmen für erforderlich. Meine Einwände betreffen folgende Punkte:</p>	<p>Zu A 63.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren zum RXX wurde im Jahr 2020 öffentlich ausgelegt. Im Rahmen der Auslegung war es jedem möglich seine Anregungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge einzubringen. Die Stadt Duisburg hat die Unterlagen geprüft und sich zu den Unterlagen geäußert.</p> <p>An den Berechnungsverfahren in den ausgelegten Unterlagen gab es nichts zu bemängeln. Beim Verkehrslärm gibt es kein Maximalpegelkriterium und für die Lärmvorsorge (Neubau bzw. wesentliche Änderung von Verkehrswegen) muss die Verkehrslärmschutzverordnung mit ihren Immissionsgrenzwerten angewandt werden. Die TA Lärm gilt für Anlagen nach BImSchG und darf in diesem Verfahren nicht berücksichtigt werden.</p>
A 63.1	<p><b>1. Geräuschimmission</b>  Die Messwerte für die Berechnung der geplanten Schallschutzmaßnahmen halte ich für zu niedrig. Eine Wiederholung der Messungen zur Ermittlung der Immission (insbesondere Maximalpegelkriterien) und entsprechende Neuberechnung des Schallschutzes erscheinen notwendig.</p>	<p>Zu A 63.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Berechnung des Schienenverkehrslärms werden je nach Fahrzeugart verschiedene Schallquellen berücksichtigt. Unter anderem fließen auch Stromabnehmerwippen, Klimaanlage oder Abgasanlagen in 4 – 5 m Höhe bei der Schallberechnung mit ein.</p>
A 63.2	<p><b>2. TA Lärm Immissionsgrenzwerte</b>  Grundlage für die Immissionsrichtwerte sollten Immissionsrichtwert der TA Lärm für reine Wohngebiete von 50 dB(A) Tags und 35 dB(A) Nachts gelten. Dieser Beurteilungspegel sollte aufgrund der Geräuschcharakteristik des Schienenverkehrs angewendet werden (Vergl. <a href="http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26081998_IG19980826.htm">http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26081998_IG19980826.htm</a>).</p>	<p>Zu A 63.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Abschirmungen und Reflexionen wurden bei der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Die Lärmschutzwände wurden bei der schalltechnischen Berechnung als hochabsorbierend angenommen, so dass durch die Lärmschutzwände nur geringe bis keine Reflexionen zu erwarten sind.</p>
A 63.3	<p><b>3. Lärmschutzwände an der RXX-Strecke</b>  Die Oberleitung der Bahn liegt bei 4,20 m Höhe. Dadurch entsteht auf dieser Höhe der Schall, der sich am weitesten ausbreitet und Frequenzen von ca. 40 Hertz erzeugt. Die geplante Höhe der Schallschutzmauer halte ich daher für nicht ausreichend. Zur Pegelminderung des Schienenverkehrs - etwa Abstrahlung der Rollgeräusche (Rad und Schiene) und Oberleitungen - ist eine Schallschutzwand von mind. 6,50 m oder eine Vollabdeckung (Tunnelbau) erforderlich. Der obere Bereich sollte aus lichtdurchlässigem Material bestehen (vergl. Neubau / Umbau der S-Bahnstrecke Nürnberg – Erlangen).</p>	
	<p><b>4. Schallreflexionen</b>  Die Schallreflexionen (insbesondere der Lärmschutzwände) wurden nicht ausreichend berechnet. Dies bedeutet weiterer Lärmzuwachs, der bei der Ermittlung des Lärms und Lärmschutzes berücksichtigt werden sollte.</p>	

<p>A 63.4</p>	<p>5. <i>Körperschall und Erschütterungen</i> Die Auswirkungen des Körperschalls auf die Umwelt wurde nicht hinreichend berücksichtigt und sollte umfassender gedämpft werden.</p> <p>6., <i>Kein Güterverkehr</i> Der Schienenverkehr verursacht durch Güterzüge, insbesondere durch deren Rollgeräusche sehr hohe Lärmbelastung (Körperschall). Diese zusätzliche Belastung ist zu vermeiden und Güterverkehr zu unterbinden.</p> <p>Zur Vermeidung von unnötigen Lärm halte ich es für notwendig, dass die Erschütterungen auf ein Mindestmaß beschränkt wird. Es sollen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind</p> <p><b><u>II Lärm durch Infraschall : Verschärfung der DIN 45680 Norm (Messung und Bewertung)</u></b></p> <p>Zum Schutz der Gesundheit sollte eine Verschärfung der DIN 45680 Norm und ein komplett neuer Ansatz im Messverfahren für tieffrequenter Geräusche in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Die Schädlichkeitsschwelle tieffrequenter Geräusche wird durch das allgemeine Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren („A-bewertete“ Schallpegel) der TA Lärm nicht ausreichend konkretisiert. Der Normentwurf für die DIN 45680 vom 22. Mai 2020 zu sollte verschärft werden und dB(Z) Messungen - also komplette Messungen - berücksichtigt werden. Auch sollten die Beurteilungsverfahren ohne Vergleich mit einer Hör- oder Wahrnehmungsschwelle angesetzt werden. Die Berücksichtigung, oder besser eine eigene DIN für den Körperschall, der mit seinen Ganz-Körper-Vibrationen schwere Schäden in Organen und Gefäßen anrichtet ist daher wichtig.</p> <p><u>Begründung:</u> Seit geraumer Zeit gewinnt das Thema „Geräuschbelastung durch tieffrequenten Schall, insbesondere durch Infraschall im Wohnumfeld“, zunehmend an Bedeutung. Beispielsweise können Transformatorenstationen oder Pumpen tieffrequente Geräusche verursachen. Ein besonderes Problem ist die Belästigung durch die Zunahme von Luft- Wärmepumpen in Wohnhäusern. Auch zu berücksichtigen sind neben Wohnstätten alle, im Umkreis von Wohnungen, Arbeitsstätten, Schulen, Kitas, Tierparks, Ställen u.ä. Infraschall emittierenden technischen Anlagen wie WE in bezug auf Schallprognosen und Beschwerdemessungen. (Vgl. <a href="https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/tieffrequente-gerauesche">https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/tieffrequente-gerauesche</a>).</p> <p>( Vgl: <a href="https://laerm-luftwaermepumpen.de/modifizierung-der-din-45680/">https://laerm-luftwaermepumpen.de/modifizierung-der-din-45680/</a>)</p> <p>Studien, wie etwa der Universität Hamburg Eppendorf und Universität Mainz kommen zu dem Ergebnis, dass sich Beschallung mit Infraschall-Signalen die Gesundheit von Mensch und Tier erheblich beeinträchtigen können. Eine Verschärfung der DIN 45680 sind daher wichtig.</p> <p>(<a href="https://www.bundestag.de/resource/blob/657038/05e0a36c803110ae446a7c04dc4e1f6a/W-D-8-099-19-pdf-data.pdf">https://www.bundestag.de/resource/blob/657038/05e0a36c803110ae446a7c04dc4e1f6a/W-D-8-099-19-pdf-data.pdf</a>)</p> <p>(<a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/dokumente/170314_tieffrequenter_laerm_06_krahe.pdf">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/dokumente/170314_tieffrequenter_laerm_06_krahe.pdf</a>)</p> <p>Seite 2 von 4</p>	<p>Aus den ausgelegten Planunterlagen war keine Betroffenheit für die Anwohner durch Körperschall ersichtlich.</p> <p>Sofern die Planfeststellung die Nutzung der Schienenwege für Güterzüge nicht ausdrücklich ausschließt, dürfen auf den Schienenwegen auch Güterzüge fahren.</p> <p>Im Planfeststellungsverfahren zum RRX wurde zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen für die betroffenen Bereiche Lärmschutzwände und Schallschutzfenster dimensioniert.</p> <p>Zu A 63.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Berechnungsverfahren zur Lärmaktionsplan wurden von der EU u. a. mit der ISO-1996-2 vorgegeben. Diese sieht als tiefste Mittenfrequenz 50 Hz vor.</p> <p>Die Berücksichtigung der DIN 45680 „ „Messung und Bewertung tieffrequenter Geräuschmissionen in der Nachbarschaft“ darf bei der Ermittlung von Lärmschwerpunkten nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Auch wenn tieffrequente Schallmissionen nicht in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden dürfen, so wird der Schutz vor tieffrequenten Schallmissionen in Genehmigungsverfahren sichergestellt.</p> <p>Bei der Genehmigung (z. B. Bauanträgen) von tieffrequenten Anlagen muss der Antragsteller nachweisen, dass von seiner Anlage keine schädlichen Schallmissionen für die Wohnnachbarschaft ausgehen. Dies wird u. a. durch den Nachweis der Anforderungen der DIN 45680 sichergestellt.</p>
---------------	---	--

<p>A 63.5</p>	<p><b>III Nachbarschaftslärm</b></p> <p>Gemäß Untersuchungen des Bundesumweltamtes wird Nachbarschaftslärm nach Straßenlärm als größte Lärmquelle benannt. Strategien zur Reduzierung des Nachbarschaftslärms sollte daher unbedingt in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans aufgenommen werden. (Vgl. <a href="https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelastigung">https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelastigung</a>).</p> <p>Auch niedrigere Schallpegel, wie sie in der Umwelt vorkommen, können bereits Stressreaktionen auslösen. Konzentrationsschwäche, Schlafstörungen und Bluthochdruck sind häufige Folgen. (Vgl. <a href="https://www.land.nrw.de/pressemitteilung/minister-remmel-laerm-kostet-lebensqualitaet">https://www.land.nrw.de/pressemitteilung/minister-remmel-laerm-kostet-lebensqualitaet</a>)</p> <p>Trotz der Bemühungen zur Lärmbekämpfung des Bundesministerium für Umwelt und Naturschutz bleibt die Zahl der Lärmbelastigten konstant hoch. Die gesundheitlichen, sozialen und ökonomischen Folgen der Lärmbelastung sind erheblich trotz gewaltiger Investitionen in Lärm-Bekämpfungsmaßnahmen.</p> <p>Die Beurteilung der „Wesentlichkeit von Lärmimmissionen“ und der Beurteilung „des Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen“ sollten dem aktuellen Forschungsstand und einem geänderten Umweltbewusstsein angepasst werden.</p> <p>Die TA Lärmrichtwerte und Bundesimmissionsschutzwerte sollten daher verschärft und die Gesetze auf Lärminderung durch neue technologische Entwicklungen angepasst werden.</p>	<p>Zu A 63.5 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auch die Lärmaktionsplanung der Stadt Duisburg kommt zum Ergebnis, dass der Straßenlärm die größten Konflikte verursacht. Maßnahmen zur Lärmreduzierung wurden im Lärmaktionsplan aufgezeigt.</p> <p>Die Verschärfung von Immissionsrichtwerten in den Verordnungen ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung sondern erfolgt durch den zuständigen Gesetzgeber.</p>
<p>A 63.6</p>	<p><i>a) Beurteilung der Wesentlichkeit</i></p> <p>Bei Einhaltung der Richtwerte wird im Regelfall von nur einer nur unwesentlichen Beeinträchtigung im Sinne des § 906 BGB und TA Lärm ausgegangen.</p> <p>Dies widerspricht jedoch dem aktuellen Stand der Umwelt- und Gesundheitsforschung, der besagt, dass ab einem Dauerschallpegel von <b>40 dB(A)</b> es zu einem Gefühl der Belästigung und der Verärgerung kommen kann.</p> <p>Forschungen des <b>GSF - Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit</b> zeigen auf, dass ab einem Dauerschallpegel von <b>40 dB(A)</b> es zu einem Gefühl der Belästigung und der Verärgerung kommen kann. Lärm wirkt als psychosozialer und emotionaler Stressor und kann Reaktionen hervorrufen, die sich aus der Erregung des autonomen Teils des vegetativen Nervensystems erklären. Dauerhafte Lärmbelastung beeinflusst somit die physischen als auch psychischen Regulationsmechanismen des menschlichen Organismus. Lärm kann die Lebensqualität mindern und Verhaltensänderungen (etwa seltenere Nutzung der Erholungsflächen) provozieren und zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. (Vergl.: <a href="https://idw-online.de/de/news6570">https://idw-online.de/de/news6570</a>, abgerufen am 7.5.2020)</p>	<p>Zu A 63.6 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die TA Lärm stellt durch ihre Immissionsrichtwerte den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicher. Eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte heißt nicht, dass sie dann unwesentlich sind.</p>
<p>A 63.7</p>	<p><i>b) Stärke, Dauer, Häufigkeit, Regelmäßigkeit, Vorhersehbarkeit</i></p> <p>Daher ist hier im Fall der Dauerschallpegelbelästigung die Abwägung aller konkreten Umstände (z.B. Stärke, Dauer, Art, Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Vorhersehbarkeit der Geräuscheinwirkung) von besonderer Bedeutung. Diese Gewichtung sollte stärker bei der Beurteilung von Wesentlichkeit berücksichtigt werden.</p> <p><i>c) Verständige Durchschnittsmensch</i></p> <p>Forschungsergebnisse im Bereich der Psychologie kommen zu dem Ergebnis, daß ein stabiler Anteil von 15 – 20% der Bevölkerung hochempfindlich sind und mit einer höheren sensorischen Verarbeitungssensitivität ausgestattet sind. Diese Forschungsergebnisse sollten beim Normverständnis eines „verständiger Durchschnittsmenschen“ berücksichtigt werden und in die Auffassung von „Wesentlichkeit“ (einer Beeinträchtigung) einfließen. (Vergl.: <a href="https://www.aorum-cordis.de/forschungsstand-hochsensibilitaet">https://www.aorum-cordis.de/forschungsstand-hochsensibilitaet</a>, abgerufen am 7.5.2020)</p> <p>Seite 3 von 4</p>	<p>Zu A 63.7 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Berechnung des Beurteilungspegels muss nach den entsprechenden Verordnungen/Vorschriften erfolgen. Die Berücksichtigung von konkreten Umständen wird in den entsprechenden Regelwerken definiert. So sieht z. B. die TA Lärm Zuschläge für Ruhezeiten oder Ton- und Impulshaltigkeit vor. In der Lärmaktionsplanung wird der erhöhten Schutzbedürftigkeit Rechnung getragen, indem für schutzbedürftigere Zeiten ein Zuschlag berücksichtigt wurde.</p>



	<p>Beispiel: Dauerschallpegelbelastung durch Mähroboter  Die Aufnahme des Mähroboters in die Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie eine wesentliche starke zeitliche Begrenzung der erlaubten Mähdauer (etwa max. 4 Std. täglich) ist zur Minderung von Schallpegelbelastung in der Nachbarschaft notwendig.  Die Vorschriften gemäss § 11a LImSchG NRW, wonach das unnötige Laufenlassen von Geräusch erzeugenden Motoren generell verboten ist, sollte auf neue Technologien (auch Gartengeräte wie etwa Mähroboter) und neue Sachverhalte übertragen werden.</p> <p>Es sollte das nach den Umständen vermeidbaren Ausmaß an Lärm wie Dauerschall zu vermeiden bedacht werden, um die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht erheblich zu belästigen oder die Gesundheit eines anderen zu schädigen.</p> <p>...</p>	<p>Mähroboter sind nicht Teil der Lärmaktionsplanung.  In der 32. BImSchV sind Betriebsregelungen für Geräte und Maschinen benannt. Auch Rasenmäher sind in der Verordnung aufgeführt.</p>
A 64.1	<p>Betreff: Lärm ist  ... Energie, wenn auch eine sehr schwache - weil das Gehör ein solch empfindliches Organ ist. Duisburg hat über weite Bereiche ein erhebliches Lärmproblem. Konjunktur, im Transport über die Strasse und die Bahn, in der Produktion, Verarbeitung und dem Umschlag der Güter, die neuen Übernachtungsmöglichkeiten werden in Lärmbereichen im Umkreis der Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen in der City errichtet, Lärm verursachen auch die Maschinen der Grünpflege und der Stadtreinigung und des ÖNV, so manche Grossveranstaltung überzeugt durch kW an Verstärkerleistung. - Gibt es einen Beitrag der Stadt zur Vollkapselung der Fahrzeugmotoren, zur (solaren) Überdeckung der Schrottverladung oder von Hauptverkehrsstrassen gegen die weiträumige Emission ? Bisher noch nicht, zu sehr ist der Lärm als das notwendige Übel gemeinhin akzeptiert. "Lärmarm konstruieren" heisst Energie in der Konstruktion zurückhalten, auf Leichtbau setzen und Produktions- und Konstruktionsalternativen bedenken lernen. Es gibt bessere Fachleute als den Schreiber hier - sie wollen gefragt werden - möglicherweise von Duisburger "Lärm-Rangern", die sich vom Beruf her mit der Messung und Dokumentation, aber auch der Vermeidung der grosstädtischen Lärmentstehung auskennen. Der Lärm kommt schleichend, hier ein neues Gewerbe, da eine weitere Verlagerung des Handels auf die Strasse und dort ein weiteres hochdrehendes Motorrad mehr. "Das Leben in Duisburg ist kein Ponyhof", so höre ich noch sagen. Ein Hochofen hat so etwa über 1Mio. PS. Der bewegte Gesamt-PKW und LKW Verkehr in Duisburg wird wohl auf mehr kommen. Einen Ausgleich für die Anschaffung</p>	<p>Zu A 64.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>A 64.2</p>	<p>lärmarme Fenster muss sich der Bürger erkämpfen - wenn er ihn überhaupt erlangt. Es ist Lebenszeit, die unter dem Lärm untergeht. MfG Tack, [REDACTED]</p> <p>Betreff: Fwd: Lärm ist  ... besser zu verstehen, wenn man logarithmische Aktivität des Schalls, Resonanzanregung und Thermoakustik sowie Metereologie nicht nur von der Schule her sich als als auch akustisch wirksame Phänomene vergegenwärtigt.  Anfang der weitergeleiteten E-Mail:  [REDACTED]  <b>An:</b> laermaktionsplanung@stadt-duisburg.de  <b>Betreff: Lärm ist</b>  ... Energie, wenn auch eine sehr schwache - weil das Gehör ein solch empfindliches Organ ist. Duisburg hat über weite Bereiche ein erhebliches Lärmproblem. Konjunktur, im Transport über die Strasse und die Bahn, in der Produktion, Verarbeitung und dem Umschlag der Güter, die neuen Übernachtungsmöglichkeiten werden in Lärmbereichen im Umkreis der Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen in der City errichtet, Lärm verursachen auch die Maschinen der Grünpflege und der Stadtreinigung und des ÖNV, so manche Grossveranstaltung überzeugt durch kW an Verstärkerleistung. - Gibt es einen Beitrag der Stadt zur Vollkapselung der Fahrzeugmotoren, zur (solaren) Überdeckelung der Schrottverladung oder von Hauptverkehrsstrassen gegen die weiträumige Emission ? Bisher noch nicht, zu sehr ist der Lärm als das notwendige Übel gemeinhin akzeptiert. "Lärmarm konstruieren" heisst Energie in der Konstruktion zurückhalten, auf Leichtbau setzen und Produktions- und Konstruktionsalternativen bedenken lernen. Es gibt bessere Fachleute als den Schreiber hier - sie wollen gefragt werden - möglicherweise von Duisburger "Lärm-Rangern", die sich vom Beruf her mit der Messung und Dokumentation, aber auch der Vermeidung der grosstädtischen Lärmentstehung auskennen. Der Lärm kommt schleichend, hier ein neues Gewerbe, da eine weitere Verlagerung des Handels auf die Strasse und dort ein weiteres hochdrehendes Motorrad mehr. "Das Leben in Duisburg ist kein Ponyhof", so höre ich noch sagen. Ein Hochofen hat so etwa über 1Mio. PS. Der bewegte Gesamt-PKW und LKW Verkehr in Duisburg wird wohl auf mehr kommen. Einen Ausgleich für die Anschaffung</p>	<p>Zu A 64.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
---------------	---	--

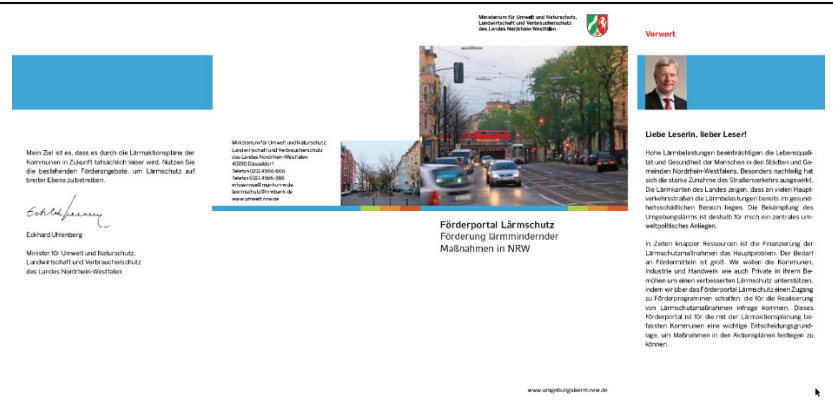
A 64.3	<p>lärmmarme Fenster muss sich der Bürger erkämpfen - wenn er ihn überhaupt erlangt. Es ist Lebenszeit, die unter dem Lärm untergeht. MfG [REDACTED]</p> <p>Video</p>	Zu A 64.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 64.4	<p>Betreff: Corona ... manchmal ist man das Thema C. ja satt. Dennoch: Wenn globale CO2 Werte aus den Verbrennungsvorgängen und lokale NOx Werte (ja, NOx ist ein kräftiger Säurebildner) durch die Decke gehen und es wahrscheinlich ist, dass eine Lungenbeeinträchtigung, auf die ein Virus hoch schädigend aufsetzen kann, resultiert, ist Lärm eher sekundär, meine ich. - Muss nicht so sein, kann aber.</p>	Zu A 64.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 64.5	<p>Betreff: Geräuschklassifizierung / Ärgerfaktor ... es erlaubt möglicherweise die Gleichverteilung der Geräusche über das hörbare Spektrum (so bspw. Sirenenlärm versus gleichmässiges Rauschen oder Plätschern) und die Impulshaltigkeit (so bspw. Plätschern oder Rauschen versus einzelner Sylvesterböller, dann, wenn man gerade einschläft), die Sichtbarkeit der Lärmquelle und deren mutmassliche Abstellbarkeit und auch der Komfortfaktor (Applaus und klassisches Konzertfortissimo gegen das Steinewerfen und -schaben gegen Fensterscheiben oder gegen das schrille Geräusch von abgleitender Tafelkreide und der gekratzten Gabel unter dem Teller, die erfüllte Erwartung, das Geräusch möge vorübergehen) und der Ertragsfaktor (in der Fabrikantenvilla neben der Schrottvverwertung, so es sie noch gibt, gilt der Betriebsgeräusch, nachvollziehbar, als bedeutendes Konjunkturmerkmal - im Fall des Ausbleibens reagiert mglw. auch eine Stadtverwaltung wegen der Interessensverknüpfung nervös oder auch die Anteilseigner mit ihrer teils schlichten Persönlichkeitsstruktur), dann ist da noch der Dominanzfaktor (die Ausübung von Lärm und die Unterlassung der Lärmvermeidung, angefangen von lautstarken „Gardinenpredigten“ in den eigenen vier Wänden bis hin vom Rasenmähen in der Mittagszeit oder dem Laubsaugen („das ist erlaubt“ - „Ich darf das!“) und eine g e s p e r r t e Grossschreibung in einem geschriebenen Text und</p>	Zu A 64.5: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen



<p>A 64.6</p>	<p>mehr oder weniger massiven Ausrufezeichen als Kennzeichnung für ein Bedürfnis nach einem Eindruck, danach, eine Wirkung zu hinterlassen, Mitteilung zu geben (Hundegebell, Signalpfeiff), eine Warnung auszusprechen oder ein Hindernis zu überwinden oder einen Schmerz in einem Geräuschereignis zum Ausdruck zu bringen und sich so zu erleichtern - Bsp.: „ Scheisse !!! “ ). Und die Enttäuschungswirkung, wenn einem Crescendo, einem Anstieg in der Geräuschentwicklung, kein bedeutendes Ereignis folgt. - Die Bibel zum Anfang aller Dinge: "Am Anfang war das Wort", die kontrolliert ausgebrachte Schwingung, eben ein Geräuschereignis, bringt das Durcheinander zur Kondensation, feste Materie wird formiert und Leben entsteht.</p> <p>Betreff: Lärm und Fassaden / Oberflächen  Es ist oft der Eindruck, dass der Lärm an Gebäudeoberflächen nicht nur kräftig hin- und zurück reflektiert wird, sondern auch an den Fassaden nach den oberen Etagen hin steigt - was durch die Thermoakustik im weitesten Sinne erklärt werden könnte - näheres auf Anfrage, wenn es bei Ihnen nicht geläufig ist. Auch das Weiterleiten besonders der tieffrequenten Anteile an Erdoberflächen wird häufig berichtet (Bsp. tieffrequentes Summen der Elefanten in der Savanne über weite Entfernungen). Ein weiteres akustisches Naturphänomen ist die exzellente Akustik bei Nebel, insbesondere Seenebel. Schall u. Reflektion an Gegenständen sind (historisch) exzellente Hilfsmittel bei der Navigation in dichter Suppe und ich kann diesen Beobachtungen aus der eigenen Anschauung von einem inselaufenthalt her nur beipflichten. Man muss wohl so vermuten, dass es stets schleichend ablaufende grossflächige Naturvorgänge (verdunstungen &amp; Co.) sind, die durch ein anbrandendes Schallereignis erheblich befördert werden und dadurch eine Verstärkungswirkung für den Schall hervorrufen. Die technische Anwendung ist die aktive Schallsirene in geschlossenen Prozessen zur Intensivierung der Stoffumsätze oder auch das tiefe Grollen neu in Betrieb gekommener Grossanlagen (Hochöfen), wenn die kräftigen chemischen Prozesse durch eine zufällig in eine Anregung geratene und durch so verstärkte Schwingungsvorgänge einer Gassäule eine eigene Art Musik machen, die durchaus eine eigene Dynamik haben kann (so: Berichte vom „Schwarzen Riesen / Schwelgern, fragen Sie doch [REDACTED] [REDACTED]</p>	<p>Zu A 64.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
---------------	--	--

<p>A 64.7</p> <p>A 64.8</p>	<p>einmal danach). Eine städtische Lärmaktionsplanung nach den Quellen auszurichten, ist die eine Seite. Andererseits bspw. so: Kein Mensch geht in der Regel auf den Bürgersteigen und Fussgängerzonen direkt an den Häuserfronten und an den Bordsteinen entlang. Nun steht das Weihnachtsfest vor der Tür. Ein Edikt oder eine Empfehlung möge nun besagen, dass die in hunderttausenden verkauften Weihnachtsbäume stets mit Wurzel auszuliefern seien. Diese werden dann in den nur mässig oder gar nicht von städtischer Seite versiegelten Oberflächen der öff. Flächen nach dem fest eingesetzt und auf mässiger Höhe (Heckenschnitt) gehalten. Wegen der Luft und wegen dem Schall. - Geht gar nicht ? Ja, ich weiss. Das kenne ich. - Das dritte wäre, relevante Resonanzoberflächen geeignet akustisch zu entschärfen. Die anschauliche, fassbare Vorstellung eines PKW mit an sich mässiger Geräuschentwicklung zum einen bei der Vorbeifahrt auf dem weiten Lande mit freier Ausbreitung der Schallereignisse in die anliegenden Äcker und zum anderen in einer engen Häuserflucht mit hohen, akustisch harten Fassaden.</p> <p>Betreff: „Lärm macht krank“  ... nun, je nachdem, sagt Wilhelm Busch - es ging ihm wohl um die Musik. - Angesichts von Bettenleerständen in den Kliniken wäre ein Krankheitsdruck anschaulich gegeben. Diese Art von Negativkonjunktur ist aber mit einem stillen Krieg gegen die eigene Bevölkerung gleich gesetzt. So dass man von Seiten der Regierungen um die Unterlassung der Lärmbelastung wohl doch nicht umhin kommt und damit doch beginnen sollte. - Nach meiner mehrfach geäusserten Ansicht käme für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eine Vollkapselung der Motorräume in Frage - für die Yachten auf der „BOOT“ in Düsseldorf ist das meist Standard. Die Anstrengungen, Fahrzeuginnenräume zu dämmen, sind weit fortgeschritten - kommode und scheint's geräuscharm reisen die Insassen durch die Welt. Die Abgase entweichen nach hinten und stören nicht weiter und das Geräusch der Fahrzeuge ist den Insassen meist doch ebenso fremd.</p> <p>Betreff: Metallurgie  ██████████</p>	<p>Zu A 64.7: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Zu A 64.8: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
-----------------------------	--	---

A 64.9	<p>Betreff: traditionelle moderne Wissenschaftler im Bereich Schall und Lärm Mach Prantl Bell („decibel“)</p> <p>weitere Stichworte:</p> <p>██████████</p> <p>Dann noch das Resonanzphänomen in ungedämmten Wohnräumen. Angeregt durch äusseren, der Frequenz nach zufälligen und ungeordneten Lärm kann es in einem solchen schallaktiven Raum zur Anregung der charakteristischen Eigenfrequenzen (Dröhnen) kommen - eine stehende Welle. Minderung durch bspw. Teppiche &amp; Co., oder andere Massnahmen denkbar - am Besten natürlich Quellenminderung. Griechische Mythologie: Gibt es einen Gott des Lärms / der Geräusche (Versuch Phonos , weiterer Versuch Aeolus, dann</p> <p>██████████</p> <p>„Lippenlärm“ der Pferdeflüsterer für das menschliche Sprechen und Trachten</p> <p>tieffrequenter Lärm aus dem Drohnenregister der Dudelsäcke oder den „Regenmaschinen“ der Aborigines, den Digeridooes</p>	Zu A 64.9: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 64.10	<p>Betreff: ...machten zusammen Lärm</p> <p>██████████</p>	Zu A 64.10: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 64.11	<p>Betreff: die Baustellenvollsperrung von Hauptdurchgangsstrassen ist aus der Erfahrung für die Anwohner etwa so wie Weihnachten, was die Lärmwerte angeht. Der Flüsterasphalt bringt nur zu Anfang etwas und verblasst rasch in der Wirkung, so der Eindruck, besonders wenn zusätzliche Unebenheiten im Belag das sind. Es verwundert, dass es für die scheppernden Halteklemmen der Containertransporter keine Pflicht zur Unterlage von Lärmdämmmaterial gibt. Diese vier oder acht grossen Halteschrauben im Containeranhänger sind eine üble Scheppere, wenn der Auflieger leer ist. Es scheint Thyssen Sonneberg derart von Bedeutung, dass der Eintrag in der Lärmkartierung kräftig unterbewertet ist. Verladen und Schreddern unter offenem Himmel , manchmal fast 24h</p>	Zu A 64.11: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen



A 64.12

Betreff: Lärm & Co.

... allein der Lärm macht es aber auch nicht. Meist ist, weil und wenn es sich um Kraftfahrzeuge handelt, das einwirkende Geräusch zeitlich nahe gekoppelt an die Einwirkung der Fahrzeugabgase. - Was man noch riechen kann, wenn man sich in einem Frischluftgebiet aufhält, nämlich wenn ein Fahrzeug in der Nähe an einem vorbei fährt, riecht man die Abgase - das ist im Ballungsgebiet nicht mehr der Fall; man ist Bestandteil des Ensembles mit seiner eigenen Körperchemie und empfindet den Geruch der Fahrzeugabgase nicht mehr oder nicht mehr so gravierend. Jedem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor folgt eine Ausbreitungswolke mit den mehr oder weniger doch zweifelhaften Verbrennungsprodukten nach. Diese machen an sich kein Geräusch, liefern also keinen Beitrag zur Lärmaktionsplanung, sie stützen aber und bekräftigen die Negativwirkung der Fahrzeuge - so meine Ansicht. Der Lärm wird also dadurch schlimmer, weil er hörbar den Ausdruck einer insgesamt doch gigantischen, hoch bedenklichen Beanspruchung der Atmosphäre durch anthropogene, vom Menschen verursachte und unterhaltene Verbrennungsvorgänge - die meiner Ansicht nach, nutzt man die Regenerativen wirklich und durchdringend und nicht in der Art eines Feigenblatts, gar nicht sein müsste. Es gibt technologisch keinen Zwang zur Verwendung von Kohle, Gas und Öl. Alles billige und bequeme Gewohnheit und ein wenig an Kommerz ist wohl auch dabei. Das ist wohl der Skandal (< eine Geräuschäusserung) unserer

Zu A 64.12: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

<p>A 64.13</p>	<p>Zivilisation, so wie wir sie uns gewählt haben und gegenwärtig noch vertiefen.</p> <p>Betreff: Ecosphere  Ecosphere, das war die kleine vieleckige, fast kugelförmige Wohnkugel aus den Kreisen der Alternativen. Es wurde die Unabhängigkeit von den teils desolaten Umweltbedingungen, wie sie zum Beispiel der Film „SMOG“ dokumentiert, angestrebt. Ein abgeschlossener Kunststoffbehälter, nur die Sonne dringt durch den Kunststoff (tut sie es, über das gesamte Spektrum gesehen, wirklich ?) und die Pflanzen in der grossen Kugel machen den lebensnotwendigen Sauerstoff für den Bewohner. - Ein wenig von dieser Unabhängigkeit den Aussenbedingungen gegenüber demonstriert die Covid-19 Maske und die grossvolumigen Kopfhörer der heutigen Zeit. Die „Ecosphere“ um den eigenen Kopf erscheint in Form von Plexiglasvisieren zur Abwehr der luftgängigen Viruspartikel. Die in der Nase und den oberen Schleimhäuten der Lunge filterfähigen Grobpartikel der vergangenen Zeiten sind unsichtbaren und chemisch durch die Oberfläche aktiveren Feinstäuben, die bis in die Feinadern dringen können, gewichen. Die Geräuschbelastung, ist sie zurückgegangen - für den Einzelfall möchte sagen, ja. Keine Unterflurmotoren in offener Bauform an den LKW mehr, wie sie in direkter Nachbarschaft bspw. an den Radwegen vorbei gefahren sind. Dafür Intensivierung der Transportwege „Strasse“ und Konjunktur- und Kapazitätserweiterungen zu Ungunsten der Beschäftigtenstatistik in der industrie. - Was bedeutet das für die Lärmaktionsplanung. Ich würde sagen, dass es ein Ende haben muss mit der lärmfördernden Bodenvollversiegelung durch die Stadt Duisburg, der sie auf der anderen Seite so vehement den Grundstückseigentümern gegenüber entgegen wirkt. Grünfläche ist zum architektonisch betonten Gestaltungselement in der Innenstadt vor dem Rathaus geworden, neue Strassenanlagen werden eher ohne Grünflächen eingerichtet. Und damit hat auch der Lärm wieder eine Chance bekommen.</p>	<p>Zu A 64.13: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>A 64.14</p>	<p>Betreff: Umgebungslärm ist als Thema in der Musik  .... ist auch schon alt. Insektenflüge und die „Eisen-Giesserei“ des russ. Komponisten Massolow. Modern wäre eine wav 2 MIDI transformation von Umgebungslärm auf dem Computer, die dann an ein MIDI-Klavier weiter durchgereicht wird, meinetwegen auch</p>	<p>Zu A 64.14: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>

	zeitverzögert - so wird aus dem lärm Kultur und mglw. eine Stellenanzeige/ ein Stellenangebot..	
A 64.15	Betreff: ein link ██████████	Zu A 64.15: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 64.16	Betreff: im Allgemeinen... ... .. besonders die Tatsache im scheinbar allgemeinen Konsens und Billigung, dass nicht der KFZ-Motorenraum schallgedämmt ist, sondern der Fahrzeuginnenraum, und das wohl generell und wohl ohne Ausnahme, verwundert nun hier, je mehr darüber nachgedacht wird ...	Zu A 64.16: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 64.17	Betreff: aber auch das... ... weitgehende Aussperren des Autoverkehrs aus den Innenstädten mit Verlagerung auf Hauptstrassen und Peripherien unter Zurhilfenahme der Lärmkartierungen hat die Hersteller nicht dazu bewogen, die gesetzlichen Vorschriften bzgl Lärm zu unterbieten - im Gegenteil wurde, abgasmässig, ausgetrickst, grob: so etwa, als ob Regelsätze und das Volk als Souverän im Staate für Blöde gemacht wären ..	Zu A 64.17: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
A 64.18	Betreff: für den Strassenverkehr ... ist der Lärm die Spitze des Eisbergs an Belästigungen, Gefährdungen, Schädigungen und der Umweltwirkung an Mikroplastik aus dem Reifengummi, den Abgasen und vielem anderem mehr - bis hin zur Unterlassung des Regress durch die Haftpflichtbranche und die Unfall- und Schadenverursacher. - Vor manchem unbemerkten und im Nachgang fatalen Heranbrausen wäre ein lautes Fahrzeug zweckmässig gewesen, um die Erkennbarkeit zu verbessern, dafür haben die Fahrzeuge aber eine Hupe. Die Anforderung an den Hersteller, Fahrzeuge dann laut zu machen, wenn sie gefährlich werden, haben die Hersteller als Impuls noch nicht erfahren. Wann wird es gefährlich ? Das kann man nur unvollständig beantworten, fragen Sie ██████████. Bei Richtungswechsel, im kreuzenden oder stockenden Verkehr - kann man eine Gleichförmigkeit der Geschwindigkeiten als Parameter, als direkte Masseinheit heranziehen ? Je dichter das Aufkommen und je unterschiedlicher die Verkehrsteilnehmer schnell sind, um so gefährlicher wird es ? Nicht immer heisst das unbedingt umso lauter,	Zu A 64.18: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

<p>A 64.19</p>	<p>ausser dann, wenn es nun wirklich „geknallt“ hätte. Dann sind anschliessend Feuerwehr-, Krankenwagen- und Polizeisirenen Quelle von Lärm und künden eine Gefährdung durch schnelle und vorfahrtsberechtigzte Fahrzeuge an.- Die Fahrzeuge mit automatischem Getriebe kann man kaum unbeabsichtigt in hohe Drehzahlen jagen - das Getriebe dazu zu „verdonnern“, hochzuschalten und dadurch die ausstrahlende Geräuschintensität zu vergrössern, wenn Lenkradbewegungen einen Richtungswechsel, ein Abbiegen, ankündigen oder Sensoren oder Kamerasysteme die Wahrscheinlichkeit einer drohenden Kollision messen können- wäre das ein Sicherheitsmerkmal. Abgelehnt, weil: Kontraproduktiv für die Lärminderung ? Die Erwartung an die Gestaltung die Zukunft ist, dass sich die Wirtschaftlichkeit von Abschirmelementen dadurch dass sich die Ernteintensität an Umweltenergien in der besonderen Art derart erhöht (so lassen sich Wind, Wärme und Solarstrom in einem einzigen Panel durchaus auch gemeinsam ernten und Zwischenspeichern , dass man sich um Lärmschutz als Nebenwirkung keine Sorgen machen muss, wegen des „run“ auf Flächen, auf denen solche Elemente gestellt, gehängt oder anderswie montiert werden, weil eben damit sicher und gut Geld verdient werden kann, und die Gegenfinanzierung der Anschaffungskosten keine Bürde, sondern ein Gewinn ist - dort wo heute möglicherweise die Kommunen noch ächtzen und stöhnen. Man könnte es erkennen, dass die Abschirmelemente im Motorraum eines Fahrzeugs (PKW oder LKW) hin zu einer Vollkapselung, wie angesprochen, einen Nebennutzen ebenfalls haben könnten - so beispielsweise den der Kühlung. Die Verdampferplatte aus dem Kühlschranks, den Anforderungen nach anders dimensioniert und geometrisch angepasst, sie ersetzt den Motorkühler als althergebrachtes Einzelelement, schirmen den Motor, in der Vorstellung, lärmmäßig hermetisch gegen die Umwelt ab und wäre dazu auch noch im Nebennutzen praktisch. Ganz grob mögen wohl 10PS, 7kW bei einem kleinen Fahrzeug maximal im Betrieb an Wärme abgeführt werden müssen, das wäre die Anforderung an soch ein flächiges Element. - Oder man geht ganz dazu über, den Kühler ganz woanders anzubringen und trennt von der Funktion des Schallschutzes.</p> <p>Betreff: wen schützt nun..</p>	<p>Zu A 64.19: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
----------------	---	---

	<p>.. die Stadt Duisburg in der Betrachtung der Lärmquellen in der Stadt. Industrielärm ist gemindert, aber nie vermieden worden. Wo sich Gewerbe ansiedeln, wurde der Erfahrung nach nach dem Ruhebedürfnis der Anwohner durch Emissionen der Betriebe und Zuliefererverkehr erst weit im Nachgang gefragt, wenn überhaupt. Mofafahrer mit defektem Abgassammler haben wohl doch ein riskanteres Spiel als bspw. die Industrie - es überschneiden sich aber wohl die tätigen Personenkreise. Ein Lehrer, ein Stadtdirektor, ein Pensionär aus den kommunalen Busbetrieben - keiner von dort wird wohl mit durchgetretenem Vollgas „die Korken knallen lassen“. Willentliche Lärmerzeugung ist emotionale Freizügigkeit, manchmal eine emotionale Entlastung, der man nun einen Lauf und eine Laut geben kann oder man tut es nicht. Wie ein Hund, wenn er bellt. - Laubbläser und leistungsstarke Asthäsler der städtischen Betriebe sind ein aufgeprägter Zwangslärm - nur zur Vorstellung: verweigert ein Angestellter den Job an den Geräten, wird er wohl rasch gefeuert. Die Angestellten selber tragen Lärmschutz - nicht ohne Grund. Der Schall der Geräte verbreitet sich u.U. 1:1 in der Nachbarschaft und/oder wird am Ort des Hörenden durch die Umstände akustisch verstärkt, so bspw. durch die Rückwand eines Hausbalkons (+3dB). Die Emittenten können sich dem Schutz durch die Gesetze und die Exekutive sicher sein, so macht es den fundierten Anschein. Es ginge wohl konstruktiv anders, das kann/will/soll wohl aber nicht anders sein und werden. Lärm ist Potenz. Lärm ist Machtübung. Lärm heißt „ich kann“. „Ich darf das“ „ich bin wer“, wo man möglicherweise bei genauer Betrachtung längst im Unterhemd da steht. - Lärmkinder sind Sorgenkinder. Geräuschentwicklung ein manchmal unfreiwilliges Armutszeugnis.</p>	
A 64.20	<p>Betreff: Stadtgaertner Video.</p>	<p>Zu A 64.20: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
A 64.21	<p>Betreff: ...längst bekannt...  ... der Gewerbelärm im Bestand, grenzwertig oder -überschreitend ist reine Konjunktur. Dort wo Dämm- und Verhinderungsmassnahmen eine Wirtschaftlichkeit lange nicht erreichen, erwirtschaftet der Lärm blankes Geld. - So mehr oder weniger. - Fahrzeulärm ist etwas anders. Die allgemeinen Komfortverluste (Nachruhe &amp; Co.) schlagen sich mehr indirekt, mglw. viel unauffälliger und an anderer</p>	<p>Zu A 64.21: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>



<p>A 64.22</p>	<p>Stelle nieder. Möglicherweise auch in einer Dämpfung der Vitalität und damit der wirtschaftlichen Leistungskraft ganzer Quartiere.</p> <p>Betreff: wenn es so sein sollte, dass ... dass die Bevölkerung unbewusst stets einkommnde, anprallende Lärmereignisse (unbewusst) weiter gibt, im Verhalten in der Familie, gegenüber der Nachbarschaft und in der Allgemeinheit, im Verhalten gegenüber öffentlichen Einrichtungen und Repräsentanten, dann wäre ein „Mehr“ an Lärmschutz wohl auch im Interesse der Allgemeinheit. Wenn es denn so sein sollte ...</p>	<p>Zu A 64.22: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A 64.23</p>	<p>Betreff: Lärm u. Metereologie</p> <p>... es gibt, nebenbei bemerkt, möglicherweise gleichfalls zu anderen Faktoren eine Verstärkung von ein Gelände überstreichenden Schallereignissen durch Wetterlagen mit ansteigendem Luftdruck - was man mglw. ähnlich der erwähnten Thermoakustik deuten kann. Bestätigt gefunden habe ich den Bericht auf das Phänomen -ist also nicht aus meiner Beobachtung- jedoch bisher nirgendwo.</p>	<p>Zu A 64.23: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A 64.24</p>	<p>Betreff: Die Haltung der ...</p> <p>... Stadt Duisburg, wie sie in einem zeitnahen WAZ Bericht zum "Tempo 30" auf der von LKW-Verkehr rumpelnden Düsseldorfer Strasse zum Ausdruck kommt, ist wohl eher ein am unteren Rand der zulässigen gesetzlichen Maximalwerte als am zum Ausdruck gekommenen Bürgerprotest orientiert. Mag sein, ich bin im Irrtum: Keine Rechtsvorschrift der Welt hätte es verletzt, wenn dort, wie mglw. anderswo auch, versuchsweise 30 max. Tempo eingerichtet worden wäre. Das tippt der LKW fahrer in seinen Tempomaten, fährt mglw. beim nächsten Mal eine schnellere Alternativstrecke aus der Naviempfehlung und der Lärm wäre gebannt gewesen. Negativwirkungen dieser Massnahme hätten die Verkehrszähler in das Planungsamt berichten können. Ggf. Aufhebung. - Warum werden die Bürger dem Eindruck nach dermassen in ihrem verständlichen und nachvollziehbaren Engagement ausgebremst und düpiert ? Wo liegt der Schaden dieser von den Menschen angeregten Tempodeckelung, die keineswegs 3/5 für die reale Durchschnittsgeschwindigkeit bedeutet. - Mglw. aber ein Verständnisproblem, nicht nur meinerseits.</p>	<p>Zu A 64.24: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

A 64.25	<p>Betreff: Lärm, Fein- und Schwebstäube...  ... so wie die anden Atmosphärenbeeinträchtigungen finden in der betrieblichen Praxis der Duisburger Großbetriebe nur untergeordnet eine Berücksichtigung in der Gestaltung des betrieblichen Alltagsablaufs ..</p>	<p>Zu A 64.25: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
A 64.26	<p>Betreff: Schall und Licht...  sind wie zwei Brüder. Was der eine kann, kann der andere auf seine Art auch. Einer ist beständiger, was die Stetigkeit von der Quelle her angeht - der andere geht besser um die Ecken.</p>	<p>Zu A 64.26: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
A 64.27	<p>Betreff: die „Lärmampel“  ... hatte ich ja vorher schon einmal in einer Nachricht beschrieben – eine unverbindliche dB-Anzeige mit rot-gelb-grün am Strassenrand, so wie man manchmal die eigene Geschwindigkeit auf speziellen Panels ablesen kann. - Eine Lärmampel kann aber auch so gehen: Wird ein Dauerlärm (Kein Martinshornlärm) von einem (defekten) Fahrzeug her in einer Auswerteelektronik Erfasst und ermittelt, kommt es an der nächsten Ampel zu einer Verlängerung der Rot-Phase. Ein „Straf-Rot“, eine Gedächtnisminute. Leider straft man dadurch den fließenden anderen Verkehr mit - den Schaden kann man jedoch als vertretbar bezeichnen. Und ein möglicherweise in Rage geratener Fahrer, der dies mit Motorengeräusch der Umgebung kund tut, kommt möglicherweise so möglicherweise wieder zur Besinnung und das Fahrzeug zur Ruhe - oder auch nicht ? Na dann bis zum nächsten Rotlicht. Weiter noch. Aus der Beobachtung kennt man die seltenen Sonderbegabungen, wenn ein oder mehrere Körpersinne (Hören, Sehen) ausgefallen sind. Die Konzentration des Geistes hat einen gewissen Volumenumfang und konzentriert sich so bspw. auf den musikalischen Sinn und bringt dort ausserordentliches zustande. Was aber hat das nun mit der Lärmaktionsplanung zu tun ? - In einer vom Lärmbeeinträchtigten Umgebung kommt es stets bewusst oder unbewusst zur Inanspruchnahme eines Teils der Konzentration durch die Störgeräusche, die nach „nützlich“ und „unnützlich“ stets analysiert und gefiltert werden. Dadurch ist, dieser Hypothese nach, das Gesamtfassungsvermögen stets etwas beeinträchtigt - es kommt zu Konzentrationsschwäche und eingeschränktem Entfaltungsvermögen. Der Bevölkerung im Lärmeinflussbereich ist eine Behinderung von Seiten der Stadtplanung aufgeprägt -</p>	<p>Zu A 64.27: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>A 64.28</p>	<p>wissentlich, fahrlässig oder weil es eben nach menschlichem Ermessen für den Moment nicht anders geht. Warum aber die Fahrzeugmotoren ohne einen Protest der öff. Hand, des Städtetages, der Überwachungsbehörden und der parlamentarischen Bürgervertretungen weiterhin nach aussen hin quasi offen sind, weshalb die an der fahrzeugoberfläche wechselwirkenden Umweltenergieen keinen Beitrag zur Fortbewegung der Fahrzeuge liefern, wie es sein kann, dass nach nun 50 Jahren eine Umgebungsstrasse für den Ortskern Meiderich gebaut wird, etc.</p> <p>Betreff: die „Lärmampel“  ... hatte ich ja vorher schon einmal in einer Nachricht beschrieben - eineunverbindliche dB-Anzeige mit rot-gelb-grün am Strassenrand, so wie man manchmal die eigene Geschwindigkeit auf speziellen Panels ablesen kann. - Eine Lärmampel kann aber auch so gehen: Wird ein Dauerlärm (Kein Martinshornlärm) von einem (defekten) Fahrzeug her in einer Auswerteelektronik Erfasst und ermittelt, kommt es an der nächsten Ampel zu einer Verlängerung der Rot-Phase. Ein „Straf-Rot“, eine Gedächtnisminute. Leider straft man dadurch den fließenden anderen Verkehr mit - den Schaden kann man jedoch als vertretbar bezeichnen. Und ein möglicherweise in Rage geratener Fahrer, der dies mit Motorengeräusch der Umgebung kund tut, kommt möglicherweise so möglicherweise wieder zur Besinnung und das Fahrzeug zur Ruhe - oder auch nicht ? Na dann bis zum nächsten Rotlicht. Weiter noch. Aus der Beobachtung kennt man die seltenen Sonderbegabungen, wenn ein oder mehrere Körpersinne (Hören, Sehen) ausgefallen sind. Die Konzentration des Geistes hat einen gewissen Volumenumfang und konzentriert sich so bspw. auf den musikalischen Sinn und bringt dort ausserordentliches zustande. Ws aber hat das nun mit der Lärmaktionsplanung zu tun ? - In einer vom Lärm beeinträchtigten Umgebung kommt es stets bewusst oder unbewusst zur Inanspruchnahme eines Teils der Konzentration durch die Störgeräusche, die nach „nützlich“ und „unnütz“ stets analysiert und gefiltert werden. Dadurch ist, dieser Hypothese nach, das Gesamtfassungsvermögen stets etwas beeinträchtigt - es kommt zu Konzentrationsschwäche und eingeschränktem Entfaltungsvermögen. Der Bevölkerung im Lärmeinflussbereich ist eine Behinderung von Seiten der Stadtplanung aufgeprägt - wissentlich, fahrlässig oder weil es eben nach menschlichem</p>	<p>Zu A 64.28: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
----------------	---	--

	<p>Ermessen für den Moment nicht anders geht. Warum aber die Fahrzeugmotoren ohne einen Protest der öff. Hand, des Städtetages, der Überwachungsbehörden und der parlamentarischen Bürgervertretungen weiterhin nach aussen hin quasi offen sind, weshalb die an der fahrzeugoberfläche wechselwirkenden Umweltenergeien keinen Beitrag zur Fortbewegung der Fahrzeuge liefern, wie es sein kann, dass nach nun 50 Jahren eine Umgebungsstrasse für den Ortskern Meiderich gebaut wird, etc.</p>	
--	--	--

B 1

Stadt Dinslaken

Stellungnahme der Verwaltung

AL 61  
IV  
101-1  
2

Stadt Dinslaken | Postfach 10 05 40 | 46525 Dinslaken

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement  
Amt 61-23  
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7  
47049 Duisburg

**DINSLAKEN**

Stadt Dinslaken  
Die Bürgermeisterin  
Stadtentwicklung  
Stephan Dinn

Zimmer-Nr.: 028  
Tel.: 0 20 64 / 66-374  
Fax: 0 20 64 / 66-11-374  
Stephan.Dinn@dinslaken.de

20. Nov. 2020

*Well scan*

Abgelesen	<input checked="" type="checkbox"/>
Beantwortet	<input checked="" type="checkbox"/>
Erledigt	<input checked="" type="checkbox"/>

Trägerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß §47 d Abs. 3 BImSchG für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe - Stellungnahme der Stadt Dinslaken

Aktenzeichen:  
III.4.1 Din

Ihr Schreiben vom:  
14.10.2020

Ihr Zeichen:

Datum:  
18. November 2020

Sehr geehrte Frau Botz,  
im Rahmen der Beteiligung zur 3. Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Duisburg erhebt die Stadt Dinslaken keinerlei Bedenken. Die Ausweisung des ruhigen Gebietes „Rheinaue Walsum“ an der Stadtgrenze zu Dinslaken wird ausdrücklich begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

*S. Dinn*

Dipl.-Ing. Stephan Dinn

Technisches Rathaus  
Hünxer Straße 81  
46537 Dinslaken

Öffnungszeiten:  
Mo. – Fr.: 8 – 12 Uhr  
Mo. – Do.: 14 – 16 Uhr

Internet: www.dinslaken.de  
USt-IDNr: DE119060434

Konten der Finanzbuchhaltung:  
Niederrheinische Sparkasse RheinLippe  
IBAN DE 06 3565 0000 0000 1000 73  
BIC WELADED1WES

Volksbank Rhein-Lippe eG  
IBAN DE61 3566 0599 0002 6520 13  
BIC GENODED1RLW

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

B 2

Stadt Oberhausen

AL 61	Stadtentwicklung
V	Umweltmanagement
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

Stadt Duisburg  
Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement  
Amt 61-23  
Frau Botz  
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7  
47049 Duisburg

*Wol Scan*



stadt  
oberhausen

Der Oberbürgermeister  
46042 Oberhausen

Telefon 0208 825 1  
Telefax 0208 825 27 55  
E-Mail [info@oberhausen.de](mailto:info@oberhausen.de)  
Internet [www.oberhausen.de](http://www.oberhausen.de)

Stadtparkasse Oberhausen  
IBAN  
DE61 3655 0000 0000 1481 48  
BIC  
WELADED10BH

Gläubigeridentifikationsnummer  
DE21ZZ00000011425

Fachbereich 2-2-10  
Ökologische Planung

Datum  
25.11.2020

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom  
14.10.2020

Mein Zeichen  
Ak/

Durchwahl  
0208/825- 3576

Telefax  
0208/825-3704

E-Mail Adresse  
[sascha.van-den-akker@oberhausen.de](mailto:sascha.van-den-akker@oberhausen.de)

Bearbeiter/in  
Herr van den Akker

Zimmer Nr.  
B 607

Verwaltungsgebäude  
Bahnhofstraße 66  
46042 Oberhausen

Öffentliche Verkehrsmittel:  
siehe Internetseiten:

- [www.stoag.de](http://www.stoag.de)  
- [www.vrr.de](http://www.vrr.de)  
- [www.db.de](http://www.db.de)

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**Stellungnahme zum Entwurf der 3. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Duisburg  
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Sehr geehrte Frau Botz,

ich nehme Bezug auf Ihr Anschreiben vom 14. Oktober 2020, in dem Sie um die Stellungnahme der Stadt Oberhausen zum Entwurf der 3. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Duisburg gebeten haben.

Die Stadt Oberhausen nimmt die Inhalte des vorgelegten Entwurfs des Lärmaktionsplans der Stadt Duisburg zur Kenntnis und erhebt im Rahmen der Beteiligung keine Bedenken.

Der Bereich Umwelt hat innerhalb der Stadtverwaltung die Bereiche Mobilität und Stadtplanung beteiligt.

Für weitere Fragen steht Ihnen Herr van den Akker unter Tel.-Nr.: 0208 825-3576 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

*Markus Werntgen-Orman*  
Markus Werntgen-Orman

<b>B 3</b>	<b>Stadt Düsseldorf</b>	
	<p>Sehr geehrte Frau Botz,</p> <p>vielen Dank für die Beteiligung der Landeshauptstadt Düsseldorf an der Lärmaktionsplanung in Duisburg.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Düsseldorf bestehen zum Lärmaktionsplan Duisburg der 3. Stufe keine Bedenken.</p> <p>Ergänzende Anmerkung: Es ist bedauerlich, dass der Einbau des LOA 5 D in Duisburg wegen der Haltbarkeit bisher nicht sehr erfolgreich verläuft. Unsere Erfahrungen dazu sind doch recht positiv. Vielleicht können sich die Kollegen aus dem Ressort Straßenbau ja einmal austauschen. Als Ansprechpartner aus Düsseldorf stellt sich Herr Kentenich unter 0211 89 94674 dazu sicherlich zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag Gerd Wiechers</p> <p>Landeshauptstadt Düsseldorf Der Oberbürgermeister Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz Abt. Umweltplanung und Klimaschutz Brinckmannstraße 7 40225 Düsseldorf</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

<b>B 4</b>	<b>Stadt Krefeld</b>	
	<p><b>Trägerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach erfolgter interner Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden werden zur o.g. Planung seitens der Stadt Krefeld keine Stellungnahmen vorgebracht.</p> <p>Es bestehen daher keine Bedenken</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag Thomas Helm</p> <hr/> <p>Der Oberbürgermeister Stadtplanung 47829 Krefeld Telefon: +49 2151 3660 - 3740 Fax: +49 2151 3660-3754 Büroadresse: Parkstraße 10, 3. Etage-rechts, Zimmer 326 E-Mail: <a href="mailto:thomas.helm@krefeld.de">thomas.helm@krefeld.de</a> Internet: <a href="http://www.krefeld.de">http://www.krefeld.de</a></p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>



<b>B 5</b>	<b>Stadt Moers</b>	
	<p>Sehr geehrte Frau Botz,</p> <p>im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Duisburg nehme ich wie folgt Stellung:  Aus Sicht der Stadt Moers bestehen gegen den Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg keine Bedenken.  Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag  Martin Dabrock  Stadt Moers  Der Bürgermeister  Fachbereich 6 - Stadt- und Umweltplanung, Bauaufsicht  47439 Moers</p> <p>Telefon: 02841 / 201-415  Telefax: 02841 / 201-16413  Internet: <a href="http://www.moers.de">http://www.moers.de</a></p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

B 6

Stadt Ratingen



Amt für Stadtplanung,  
Vermessung und Bauordnung

Stadt Ratingen – Der Bürgermeister – 61 – Postfach 10 17 40 – 40837 Ratingen

Stadt Duisburg  
Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement  
Amt 61-23  
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7  
47049 Duisburg

Per E-Mail an: laermaktionsplanung@stadt-duisburg.de

Datum / Zeichen Ihres Schreibens  
14.10.2020

Mein Zeichen  
61.1

Verwaltungsgebäude  
Stadionring 17, 40878 Ratingen  
Auskunft erteilt: Herr Boberg  
Raum: 2.31  
Tel.: 02102 / 550-6101  
Fax: 02102 / 550-9614  
Frank.Boberg@ratingen.de

Öffnungszeiten:  
Mo. - Fr. 08:30 - 12 Uhr  
Di. zusätzlich 14 - 16 Uhr  
Do. zusätzlich 14 - 18 Uhr  
und nach Vereinbarung

Datum  
24.11.2020

Trägerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Duisburg

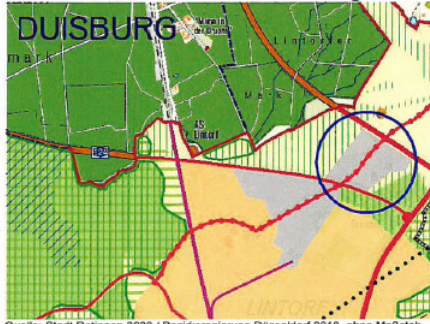
B 6.1

Sehr geehrte Frau Botz,  
sehr geehrte Damen und Herren,

im Lärmaktionsplan der 3. Stufe legt die Stadt Duisburg im südöstlichen Stadtgebiet das Ruhige Gebiet *Grindsmark / Huckinger Mark* der 2. Kategorie (kleinere, innerstädtische Erholungsräume) fest (vgl. Lärmaktionsplan 3. Stufe Stadt Duisburg, S. 87, Abbildung 18).

Diese Ausweisung könnte Auswirkungen auf folgende Planungen der Stadt Ratingen haben. Zum einen ist regionalplanerisch nördlich der BAB 524 und westlich der BAB 52 ein Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) im Regionalplan Düsseldorf festgelegt. Die Stadt Ratingen beabsichtigt in diesem Bereich westlich und östlich des Lintorfer Weges (K 19) langfristig ein Industrie- bzw. Gewerbegebiet zu entwickeln (s. Abb. 1).

Abb. 1: GIB westlich und östlich des Lintorfer Weges



Quelle: Stadt Ratingen 2020 / Bezirksregierung Düsseldorf 2018, ohne Maßstab

B 6.2

Zu B 6.1:

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

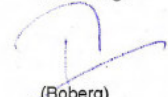
Das genannte Ruhige Gebiet der 2. Kategorie wurde bereits im Rahmen der 2. Stufe der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie vom Rat der Stadt Duisburg beschlossen. Allerdings ist das Gebiet bereits heute in seinen Randbereichen durch die A 524 und die Bahnstrecke mit Lärm belastet. Dennoch erfüllt das zusammenhängende Waldgebiet eine Erholungsfunktion die schutzwürdig ist.

Durch die bereits vorhandene Lärmbelastung und die relativ große Entfernung zum Lintorfer Weg sind keine zusätzlichen Belastungen durch die Entwicklungsziele zu erwarten.

Zum anderen sehen Planungen der Stadt Ratingen die Herstellung einer zusätzlichen Erschließungsstraße zwischen der Anschlussstelle Lintorf / Bissingheimer Straße (K 35) und des Lintorfer Weges (K 19) vor, die als nördliche Umgehungsstraße parallel zur BAB 524 fungieren soll.

Die Ausweisung des Ruhigen Gebietes *Grindsmark / Huckinger Mark* könnte planerische Einschränkungen für die genannten Planungen der Stadt Ratingen hervorrufen. Es wird daher ange-regt diese Planungen der Stadt Ratingen bei der Ausweisung des genannten Ruhigen Gebietes zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag:




(Boberg)  
Abt.- Leiter Stadtplanung

**Zu B 6.2:**

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

Durch die bereits vorhandene Lärmbelastung (A 524, Bahnstrecke) sind nur geringe zusätzliche Belastungen durch die Umgehungsstraße zu erwarten. Ggf. ist das Ruhige Gebiet als Abwägungsbelang im Planverfahren zu berücksichtigen.

<p><b>B 7</b></p>	<p><b>Handelsverband NRW Niederrhein e.V.</b></p>	
<p>B 7.1</p>	<p>ha 27. November 2020</p> <p><b>Trägerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß §47 d Abs. 3 BImSchG</b></p> <p><b>für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe</b></p> <p>Sehr geehrte Frau Botz,</p> <p>mit Schreiben vom 14. Oktober 2020 baten Sie den Handelsverband NRW Niederrhein e.V. um Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg bis zum 30. November 2020.</p> <p>Nicht zuletzt wegen der Corona-Pandemie hat der Duisburger Einzelhandel mit erheblichen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Dies als bekannt vorausgesetzt, nehmen wir Stellung wie folgt:</p> <p>Die Vermeidung und Reduzierung von Lärm im Duisburger Stadtgebiet ist ein Ziel, welches durch Maßnahmen gemäß dem 3. Lärmaktionsplan erreicht werden soll. Wir halten dieses Ziel für wichtig und erstrebenswert.</p> <p>Jedoch: Der Einzelhandel lebt von einer starken Kunden- und Besucherfrequenz, sowie von einer hohen Aufenthaltsqualität. Die Frequenz wird insbesondere durch eine gute Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) und Nahversorgungszentren (NVZ), sowie Sonderstandorte gewährleistet. Dies setzt unter anderem voraus, dass ausreichende Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Auf Seite 26 (unten) des Lärmaktionsplanes der Stadt Duisburg ist das Ziel ausgewiesen, ein „fahrradfreundliches Klima“ und „fahrradfreundlichen Einzelhandel“ zu schaffen. Was „fahrradfreundlicher Einzelhandel“ bedeutet, und welche konkreten Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels aus Sicht der Stadt Duisburg erforderlich sind, erschließt sich leider an dieser Stelle nicht. Hier bitten wir um Mitteilung weiterer Informationen.</p> <p>Wir setzen uns dafür ein, dass bei der Umsetzung der Ziele des Lärmaktionsplanes auch die Interessen des Duisburger Einzelhandels in</p>	<p><b>Zu B 7.1:</b></p> <p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Möglichkeiten den Einzelhandel fahrradfreundlich zu gestalten sind vielfältig und für unterschiedliche Geschäfte gibt es auch unterschiedliche Lösungsansätze. Generell ist zunächst eine Abstellmöglichkeit erstrebenswert, z. B. kantenfreie Anlehnbügel in ausreichender Zahl, gut erreich- und einsehbar, mit ausreichendem Abstand zum Nachbarn. Des Weiteren können ggf. Hol- und Bringdienste per Fahrradkurier angeboten werden oder Transportanhänger vermietet werden. Auch Schließfächer zur Unterbringung von Fahrradtaschen etc. können sich positiv auf die Frequentierung eines Geschäfts auswirken.</p>

<p>B 7.2</p>	<p>den Abwägungsprozess einbezogen werden. Negative Auswirkungen auf die ZVB und NVZ durch städteplanerische Projekte (örtliches Satzungsrecht, Projektentwicklung etc.) sollen gemäß dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Duisburg vermieden werden. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept sollte im Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg ebenfalls berücksichtigt werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Stefan Hantel</p> <p>Assistent der Geschäftsführung</p> <p>--</p>  <p>(Vereinsregister AG Duisburg VR 3088)</p> <p>Vinner Str. 61 47447 Moers Tel.: 02841 93899-0 Fax.: 02841 93899-66 E-Mail: <a href="mailto:hantel@ehv-duwes.de">hantel@ehv-duwes.de</a></p> <p>Vorstandsvorsitzende: Brigitte Gerdes Geschäftsführerin: Doris Lewitzky</p> <p>Die übertragenen Informationen sind nur für den Empfänger bestimmt und können vertrauliches und/oder besonderes Material enthalten. Das Lesen, Rückübertragen, Weiterleiten oder anderer Gebrauch oder Einleiten von Maßnahmen aufgrund dieser Informationen durch andere Personen als den Empfänger ist untersagt. Wenn Ihnen diese Nachricht versehentlich zugestellt wurde, setzen Sie sich bitte mit dem Absender in Verbindung und entfernen Sie die Informationen von Ihrem Computer. Weitere Informationen sowie Hinweise zum Datenschutz finden Sie unter: <a href="http://www.ehv-duwes.de/fileadmin/Hinweise_z_Datenschutz.pdf">http://www.ehv-duwes.de/fileadmin/Hinweise_z_Datenschutz.pdf</a></p>	<p><b>Zu B 7.2:</b></p> <p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Lärmaktionsplanung führt zu keinen negativen Auswirkungen auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Eine gute Erreichbarkeit der Versorgungszentren soll für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden.</p>
--------------	--	--

<b>B 8</b>	<b>61-20 Verkehrsplanung</b>	
	<p>61-20 Beck NA 2976 s.beck@stadt-duisburg.de</p> <p style="text-align: right;">12.01.2021</p> <p><b>61-23 Frau Botz</b></p> <p><b>Trägerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d (3) BImSchG für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe; <u>hier:</u> Aktualisierte Stellungnahme 61-20 (Stand: 12.01.20201)</b></p> <p>Diese Stellungnahme ersetzt die Stellungnahme vom 27.11.2020.</p> <p><b>Zu 3.1.1 Vermeidung</b></p> <p><b>B 8.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Seite 33 – Alternative Formulierung</b> Das Zukunftsnetz Mobilität NRW als Initiative des Verkehrsministeriums NRW hat im Frühjahr 2019 einen Wettbewerb für einen geförderten Fußverkehrs-Checks ausgerufen. Eine Fachjury hat die teilnehmenden Städte und Gemeinden aus NRW für die ausgelobten Fußverkehrs-Checks ausgewählt. Duisburg gehörte zu den ausgewählten Kommunen und stieg somit in die konkrete Förderung des Fußverkehrs ein. Bestandteile des Checks sind Stärken-Schwächen-Analysen sowie Maßnahmenpläne, die gemeinsam mit Bürgern und Experten erarbeitet werden. Im Herbst 2019 fand in Duisburg-Marloh der Fußverkehrs-Check statt. Wichtige Themen wurden von den Teilnehmern identifiziert: Schulwege, Orte zum Verweilen, Orte zum Spielen für Kinder, zu geringe Gehwegbreiten, lange Rot-Wartezeiten an Ampeln und viele weitere. Der Endbericht des Fußverkehrs-Checks kann auf der Internetseite der Stadt Duisburg heruntergeladen werden.</li> </ul> <p><b>Zu 3.1.2 Verlagerung und Bündelung</b></p> <p><b>B 8.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Umgehungsstraße Mündelheim/Mannesmannacker</b> Die Maßnahme Mannesmannacker ist keine eigenständige Maßnahme im Sinne einer städtischen Umgehungsstraße, auch wenn sie Gegenstand der Logistikdiagonale ist. Der Mannesmannacker wird derzeit ausschließlich als Bestandteil des Ausbaus der B 288 zur A 525 zwischen Mündelheim und dem derzeitigen Ausbauende A 524 betrachtet und stellt in diesem Zusammenhang eine angedachte Anschlussstelle dar.</li> <li>• <b>Süd-West Querspange Hamborn/Walsum</b> Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt der Süd-West-Querspange Hamborn/Walsum wird voraussichtlich 2021 sein.</li> <li>• <b>Umbau Marientor</b> Der zweite Absatz sollte wie folgt geändert werden: „Die einst als Übergangslösung angelegte Stahlbrücke im Bereich der Hochstraße ist in einem schlechten baulichen Zustand. Sie wird derzeit wurde für zehn weitere Jahre ertüchtigt, um in dieser Zeit einen Planungsprozess in Gang zu bringen, mit dem Ziel, eine dauerhafte plangleiche Lösung für den Verkehrsknotenpunkt Marientor ohne Hochstraße zu entwickeln und zu realisieren. Bei dieser Planung ist entsprechender Lärmschutz anzustreben.“</li> </ul> <p><b>B 8.3</b></p> <p><b>B 8.4</b></p>	<p><b>Zu B 8.1:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird entsprechend angepasst</p> <p><b>Zu B 8.2:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird entsprechend angepasst</p> <p><b>Zu B 8.3:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird entsprechend angepasst</p> <p><b>Zu B 8.4:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird entsprechend angepasst</p>

B 8.5

Zu 3.1.6 Lärmschutz in der Stadt- und Mobilitätsplanung  
• Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011

*DU.22 Um verkehrsbedingte Schadstoffe und Lärm in betroffenen Wohngebieten zu vermindern ist eine Netzergänzung im Hauptverkehrsnetz durch folgende Umgehungsstraßen erforderlich:*  
Mit der „Südumgehung Walsum“ ist die Süd-West-Querspange Hamborn/Walsum gemeint.

i. A.



Sebastian Beck

**Zu B 8.5:**

**Der Stellungnahme wird gefolgt.**

Der Text wird entsprechend angepasst

<b>B 9</b>	<b>61-22 – Städtebau Nord -</b>	
	<p>Sehr geehrte Frau Botz,  seitens 61-22 bestehen keine Bedenken gegen die o.g. Planung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen  Im Auftrag</p> <p>Christine Lebiadzenka  Dipl. Ing. Arch.</p> <p>Stadt Duisburg  Der Oberbürgermeister  Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement  Amt 61-22 - Städtebau Nord -  Friedrich-Albert-Lange-Platz 7  47051 Duisburg  Tel: ++49 203 283 3416  Fax: ++49 203 283 6745  Email: c.lebiadzenka@stadt-duisburg.de</p> <p>Internet: www.duisburg.de</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>



<b>B 10</b>	<b>31 Umweltamt, 63-1 Untere Immissionsschutzbehörde</b>	
B 10.1	<p>31-11 Kettelför 26.11.2020</p> <p>6457</p> <p><u>61-23</u> Frau Botz</p> <p><b>Trägerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung gem. § 47d Abs. 3 BImSchG für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe</b></p> <p>Zur o. g. Beteiligung nehmen das Amt für Baurecht und betrieblichen Umweltschutz, Abteilung Untere Umweltbehörde und das Umweltamt wie folgt Stellung:</p> <p><b>Umweltplanung, Umweltinformation</b></p> <p><b>(i. V. Untere Gesundheitsbehörde)</b></p> <p>Die Gewährleistung eines <u>hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus</u> ist tragender Gedanke der Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (RL 2002/49/EG v. 25.06.2002 – „Umgebungslärmrichtlinie“). Dem entsprechend sollen mit der vorliegenden Planung vorzugsweise schädliche Auswirkungen des Umgebungslärms, einschließlich der Belästigungen, verhindert, ihnen vorgebeugt oder gemindert werden.</p> <p><u>Wahl der Auslösewerte</u></p> <p>Mit der oben dargestellten Ausrichtung unmittelbar verbunden, ist die Wahl entsprechender Warngrenzen, die eine umfassende, eindeutige und</p>	<p><b>Zu B 10.1:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Aufgrund der Vielzahl der Lärmschwerpunkte im Duisburger Stadtgebiet wird zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigung der Bevölkerung als erste Priorität ein Handlungsbedarf bei Pegelwerten von <math>L_{den} \geq 70</math> dB(A) oder <math>L_{night} \geq 60</math> dB(A) gesehen.</p>

<p>sachgerechte Abgrenzung und Darstellung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen möglich machen.</p> <p>Die Auslösewerte der Aktionsplanung stellen dabei Einschreitgrößen dar, die vorrangig gesundheitlich relevante Lärmeinwirkungen, aber auch die der niedriger angesiedelten Belästigungen im Blick haben sollen und bei deren Erreichen Schutzmaßnahmen notwendig werden.</p> <p>Der vorliegende Planentwurf definiert in Kap. 1.3 Duisburg-spezifische Auslösewerte „zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen [ ... ] von <math>L_{den} \geq 70 \text{ dB(A)}</math> am Tag oder <math>L_{night} \geq 60 \text{ dB(A)}</math> in der Nacht“. Diese Werte entsprechen zwar dem Minimalansatz des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 (Runderlass „Lärmaktionsplanung“), berücksichtigen jedoch in keiner Weise die ebenfalls im Runderlass enthaltene Legitimation des Planaufstellers, weitergehende Kriterien, insbesondere am aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung orientierte Auslösewerte, aufzustellen und diese der eigenen Lärmaktionsplanung zugrunde legen.</p> <p>Von der Lärmwirkungsforschung wurden Lärmpegel <math>L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}</math> und <math>L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}</math> als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt. Diese Werte nennt auch das Umweltgutachten zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung des Sachverständigenrats für Umweltfragen (Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU); Umwelt und Gesundheit - Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag DS 14/2300). Das MULNV NRW schließt sich diesem Ansatz mit einer entsprechenden Empfehlung in seinem Fachportal zum Umgebungslärm an.</p> <p>Gleichzeitig hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aktuell die – ebenfalls gesundheitsbezogenen - Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen und für die Eisenbahnen des Bundes um weitere 3 dB(A) abgesenkt, womit diese für Wohnnutzungen aktuell bei 64 dB(A) bzw. 54 dB(A)</p>	<p>Gleichzeitig bietet der vorliegende Lärmaktionsplan jedem die Möglichkeit, sich über die Lärmsituation auch in Pegelbereichen unterhalb der genannten Auslösewerte zu informieren. Die Gesamtsituation wird anhand der Betroffenzahlen in den einzelnen relevanten Pegelklassen dargestellt. Zusätzlich wurde das gesamte Vorbehalts- und Rettungswegenetz berechnet und als Rasterlärmkarte zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die überwiegende Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen, wie etwa die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, wirkt sich zudem auch positiv auf die Bereiche außerhalb der genannten Belastungsschwerpunkte aus.</p>
---	---



<p>B 10.2</p>	<p>tags/nachts liegen und die Notwendigkeit niedrigerer Schwellen ebenfalls dokumentieren.</p> <p>Duisburg erfordert gerade als bedeutender Logistikstandort einen angemessenen Schutz vor Lärm. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass kein gesetzlicher Anspruch zur Umsetzung der Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung besteht und kaum finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, kommt dem Lärmaktionsplan in Duisburg eine eher informelle Rolle zu. Vor diesem Hintergrund wäre deshalb eine umfassende Berücksichtigung gesundheitsbezogener Auslösewerte sinnvoll und zielführend, um eine realistische und belastbare Darstellung und Information zur Belastungssituation im Stadtgebiet Duisburg zu gewährleisten.</p> <p>Entsprechend der Forderung der Umgebungslärmrichtlinie nach ausreichendem Gesundheitsschutz wird daher empfohlen, auch die Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten, in denen die gesundheitlich relevanten Auslösewerte von 65 dB(A) tags oder 55 dB(A) nachts überschritten werden.</p> <p><u>Schwerpunkt Straßenverkehr</u></p> <p>In Kapitel 2.3, Tabelle 30 des vorliegenden Planentwurfes erfolgt die zusammenfassende Darstellung der Betroffenenzahlen je Lärmquelle. Dazu heißt es: „<i>Die Analyse der Bestandssituation ergibt, dass in Duisburg die größte Lärmbelastung durch den Straßenverkehr hervorgerufen wird.</i>“.</p> <p>Diese Interpretation erscheint nicht zutreffend, wird doch mit 7080 Betroffenen nachts die absolut höchste Betroffenenzahl durch die Haupteisenbahnstrecken erreicht.</p> <p>Diese weitere Differenzierung (Tag/Nacht) ist zudem relevant,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– da insbesondere die nächtlichen Lärmeinwirkungen stärker assoziiert sein könnten mit verschiedenen gesundheitlichen</li> </ul>	<p><b>Zu B 10.2:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Addiert man die Betroffenenzahlen der Tabelle für die Menschen, die Lärmpegeln <math>\geq 70</math> dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt sind, so sind ca. 720 Menschen mehr durch den Straßenverkehr belastet. Bei einer Betrachtung aller Pegelklassen <math>\geq 55</math> dB(A) am Tag und/oder 50 dB(A) in der Nacht (Tab. 14 und folgende) ergibt sich ein Unterschied von 49.000 Betroffenen.</p> <p>Zusätzlich ist seit dem Jahr 2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Lärmaktionsplanung entlang der Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig. Nähere Informationen sind auf der Internetseite <a href="http://www.eba.bund.de">www.eba.bund.de</a> abrufbar.</p>
---------------	---	--

<p>B 10.3</p> <p>B 10.4</p> <p>B 10.5</p>	<p>Auswirkungen als die Exposition am Tage (vgl. WHO; Night Noise Guidelines for Europe, 2009),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- das Eintreten gesundheitlicher Wirkungen bereits bei deutlich niedrigeren Schwellen - unterhalb der o. g. nächtlichen Auslösewerte - erfolgt und</li> <li>- der Bahnlärm, aufgrund seiner Einzelereignisse und höheren Maximalpegel, mit einer insgesamt größeren Störwirkung verbunden ist.</li> </ul> <p>Der Beschränkung des Planentwurfes auf den Straßenverkehr, erscheint vor diesem Hintergrund nicht ausreichend. Es sollten auch die Belastungsschwerpunkte des Bahnlärms und ggf. entsprechende Maßnahmen aufgenommen werden.</p> <p><b>Untere Naturschutzbehörde, Artenschutz, Waldentwicklung/ Grün- und Freiraumentwicklung</b></p> <p>Die eingereichten Unterlagen sind aus der Sicht des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie der Biotopverbundplanung Duisburg geprüft worden.</p> <p>Grundsätzlich bestehen keine Bedenken. Es ist jedoch zu beachten, dass bei der Genehmigungsplanung baulicher Maßnahmen, wie zum Beispiel Radwegeausbau und Bau von Lärmschutzwänden, der Natur- und Landschaftsschutz sowie der Artenschutz zu berücksichtigen ist. Die Untere Naturschutzbehörde ist hierzu rechtzeitig zu informieren und im Rahmen des Genehmigungsverfahrens einzubinden.</p>	<p><b>Zu B 10.3:</b> <b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zu B 10.4:</b> <b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zu B 10.5:</b> <b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zu B 10.6:</b></p>
---	--	--

<p>B 10.6</p>	<p><b>Untere Wasserbehörde und Abfallwirtschaftsbehörde</b></p> <p>Keine Betroffenheit.</p> <p><b>Untere Bodenschutzbehörde</b></p> <p>Keine Betroffenheit.</p> <p><b>Untere Immissionsschutzbehörde</b></p> <p>Im Lärmaktionsplan werden keine IED-Anlagen berücksichtigt, für deren Überwachung und Genehmigung die Untere Immissionsschutzbehörde zuständig ist. Im Einzelnen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Betreiber</th> <th>Standort</th> <th>Anlage(n)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TSR Recycling GmbH &amp; Co. KG</td> <td>Schrottinsel 2-10, 47138</td> <td>Lindemann-Schredder Henschel-Mühle Henschel-Schredder</td> </tr> <tr> <td>König-Brauerei GmbH</td> <td>Friedrich-Ebert-Str. 308, 47139</td> <td>Brauerei</td> </tr> <tr> <td>SARVAL Fischermanns GmbH</td> <td>Am Alten Viehhof 15, 47138</td> <td>Fettschmelze</td> </tr> <tr> <td>OSI Food Solutions Germany GmbH</td> <td>Hochstraße 175, 47228</td> <td>Fleischwarenverarbeitung</td> </tr> <tr> <td>Druckhaus Weirich GmbH &amp; Co. KG</td> <td>Bergheimer Str. 111, 47228</td> <td>Rollenoffset- Rotationsdruckmaschine</td> </tr> </tbody> </table> <p>Welches Geräuschpotential die einzelnen Anlagen aufweisen, kann, wenn gewünscht, von den zuständigen Sachbearbeitern recherchiert werden. i. A.</p> <p>Dr. Griebe (für 31)</p> <p>Dr. Schmid (für 63-1)</p>	Betreiber	Standort	Anlage(n)	TSR Recycling GmbH & Co. KG	Schrottinsel 2-10, 47138	Lindemann-Schredder Henschel-Mühle Henschel-Schredder	König-Brauerei GmbH	Friedrich-Ebert-Str. 308, 47139	Brauerei	SARVAL Fischermanns GmbH	Am Alten Viehhof 15, 47138	Fettschmelze	OSI Food Solutions Germany GmbH	Hochstraße 175, 47228	Fleischwarenverarbeitung	Druckhaus Weirich GmbH & Co. KG	Bergheimer Str. 111, 47228	Rollenoffset- Rotationsdruckmaschine	<p><b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Die genannten Anlagen wurden berücksichtigt (siehe Abb. 4). Allerdings fehlt ihre Benennung in der Tabelle 11. Die fehlenden Tabelleneinträge werden ergänzt.</p>
Betreiber	Standort	Anlage(n)																		
TSR Recycling GmbH & Co. KG	Schrottinsel 2-10, 47138	Lindemann-Schredder Henschel-Mühle Henschel-Schredder																		
König-Brauerei GmbH	Friedrich-Ebert-Str. 308, 47139	Brauerei																		
SARVAL Fischermanns GmbH	Am Alten Viehhof 15, 47138	Fettschmelze																		
OSI Food Solutions Germany GmbH	Hochstraße 175, 47228	Fleischwarenverarbeitung																		
Druckhaus Weirich GmbH & Co. KG	Bergheimer Str. 111, 47228	Rollenoffset- Rotationsdruckmaschine																		

<b>B 11</b>	<b>61-32-1 Straßenverkehrsbehörde</b>	
	<p>Hallo Frau Botz,</p> <p>ich habe den Entwurf des Lärmaktionsplans durchgelesen, seitens der Verkehrsbehörde gibt es keine Einwände.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag</p> <p>Michael Weier</p> <p>Stadt Duisburg Der Oberbürgermeister Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement Straßenverkehrsbehörde (61-32-1) Friedrich-Albert-Lange-Platz 7 47051 Duisburg</p> <p>Telefon: +49 203 283 3048 Telefax: +49 203 283 3049 E-Mail: <a href="mailto:m.weier@stadt-duisburg.de">m.weier@stadt-duisburg.de</a> Internet: <a href="http://www.duisburg.de">www.duisburg.de</a> Facebook: <a href="http://facebook.com/stadt.du">http://facebook.com/stadt.du</a></p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

<b>B 12</b>	<b>Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg mbH</b>	
	<p>Sehr geehrte Frau Botz,</p> <p>hiermit teilen wir Ihnen mit, dass die Belange der GFW Duisburg durch die o. g. Lärmaktionsplanung, welche das Ziel verfolgt, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu identifizieren und diese zu verhindern/vorzubeugen, nicht berührt sind.</p> <p>Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!</p> <p>Freundliche Grüße</p> <p><b>Miriam Werner</b> Projektmanagerin</p> <p>Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg mbH Düsseldorfer Str. 42 47051 Duisburg Tel.: +49 (0)203 36 39-344 Fax: +49 (0)203 36 39-333 E-Mail: <a href="mailto:Werner@gfw-duisburg.de">Werner@gfw-duisburg.de</a></p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

<b>B 13</b>	<b>Handwerkskammer Düsseldorf</b>	
<p>B 13.1</p> <p>B 13.2</p> <p>B 13.3</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="font-size: small;">       Kreishandwerkerschaft Duisburg        Eisenhof 100, 47049 Duisburg        Niederheinische Industrie- und Handelskammer        Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg        Handwerkskammer Düsseldorf     </p> <p><b>Stadt Duisburg</b>        Amt 61-23        Frau Katharina Botz        Friedrich-Albert-Lange-Platz 7        47049 Duisburg</p> <p style="margin-left: 200px;">       Unser Zeichen AR        Abteilungsleiterin Frau Raddatz        Telefon 0211.8795-340        Telefax 0211.8795-343        E-Mail: raddatz@hwk-duesseldorf.de        Zimmer 404        Datum 27. November 2020     </p> <p><b>Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans Duisburg, Entwurf 3. Stufe</b>  <b>hier: unsere Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG</b></p> <p>Sehr geehrte Frau Botz,</p> <p>mit Schreiben vom 14. Oktober hatten Sie auf die öffentliche Trägerbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Duisburg 3. Stufe hingewiesen. Wir nehmen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr.</p> <p>Der vorliegende Entwurf schreibt den Lärmaktionsplan der 2. Stufe fort. Ihm liegen die Kartierungsergebnisse für den Straßenverkehr, die Schienenwege des Bundes, des städtischen Schienennetzes, des Flughafens Düsseldorf sowie der IED-Anlagen (Industrie- und Gewerbelärm) und des Hafens zugrunde. Die jeweiligen Bezugsjahre werden jedoch nicht genannt, so dass die Aktualität der Berechnungen unklar ist. Wir regen an, dies nachzuholen.</p> <p>Unter Zugrundelegung der Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht an Wohngebäuden wurden für das städtische Straßennetz 144 Belastungsschwerpunkte ermittelt – fünf weniger als in der vorausgegangenen Kartierung (Entwurf, S.2). Legt man die Kartierungsergebnisse des vorausgegangenen Lärmaktionsplans zugrunde, zeigt sich ein Rückgang der Lärmbetroffenen oberhalb 70/60 dB(A) Tag/Nacht von über 2.000 Personen (von 7.500 bzw. 7.200 Personen oberhalb 70 dB(A) bzw. Lnight 60 dB(A) auf 5.200 bzw. 5.600 (vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg, Stand Juli 2018, S. 14; Entwurf Lärmaktionsplan Stufe 3, S. 15). Die deutliche Abnahme der Betroffenenzahlen (31% tags; 22% nachts) sollte u.E. im Entwurf Erwähnung finden.</p> <p><b>Methodische Vorbemerkungen / Methodenkritik</b></p> <p>Da in Abweichung zum Lärmaktionsplan der 1. Stufe für die Fortschreibungen ausdrücklich keine Detailplanungen mehr vorgenommen werden (vgl. S. 22), sondern eine „strategische Lärmaktionsplanung“ verfolgt wird, ist weder eine auf die jeweiligen Hot Spots bezogene Wirkungsanalyse bereits umgesetzt noch eine vorausschauende Wirkungsprognose geplanter Maßnahmen und der durch sie entlasteten Betroffenen möglich (vgl. S. 69.) Damit fehlen aus unserer Sicht zwei wichtige Bestandteile der Lärmaktionsplanung.</p>	<p><b>Zu B 13.1:</b>  <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b></p> <p>Der Text wird aktualisiert. Die Ergebnisse der Kartierung konnten zum Jahresbeginn 2018 an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW übermittelt werden.</p> <p><b>Zu B 13.2:</b>  <b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Lärmsituation kann aufgrund verschiedener Aspekte einer gewissen Schwankung unterliegen. Selbst kleine Schwankungen von 0,1 dB können zu einer Verschiebung eines Belastungsschwerpunkts in eine niedrigere Pegelklasse bewirken. Eine tatsächliche Entlastung kann daher nur verlässlich über einen längeren Zeitraum oder über eine gesonderte Detailbetrachtung der einzelnen Belastungsschwerpunkte und nicht im Vergleich zwischen zwei Kartierungen ermittelt werden. Auf die besondere Betonung der Abnahme der Betroffenenzahlen wird daher verzichtet.</p> <p><b>Zu B 13.3:</b></p>



<p>B 13.4</p>	<p><b>Maßnahmenplanung</b></p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele, die wohnende und arbeitende Bevölkerung von Verkehrslärm zu entlasten. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der von uns vertretenen Unternehmen und Betriebe erreichbar und die wirtschaftliche Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben. Zudem liegt es im Interesse unserer Mitgliedsunternehmen, dass die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können. Gerade das Handwerk übt in starkem Maße örtliche Versorgungsfunktion aus und ist aus diesem Grund auf eine gute Mobilität über das städtische Straßennetz, Parkplätze am Betriebssitz wie auch in Kundennähe angewiesen.</p> <p>Der Entwurf benennt nachstehende Lärminderungsstrategien, denen jeweils bestimmte Maßnahmenbereiche und Einzelmaßnahmen zugeordnet werden:</p> <p>Kap. 3.1.1 Vermeidung, S.24ff  Kap. 3.1.2 Verlagerung und Bündelung, S.38ff  Kap. 3.1.3 Verträgliche Abwicklung, S.46ff  Kap. 3.1.4 Baulicher Schallschutz, S.56ff  Kap. 3.1.5. Maßnahmen auf Bundesfernstraßen, S.58ff  Kap. 3.1.6 Lärmschutz in der Stadt- und Mobilitätsplanung, S.61ff  Kap. 3.1.7 Information und Koordinierung innerhalb der Stadtverwaltung /Beteiligungsmanagement, S.68ff</p> <p>Kapitel 3.2 beschreibt bereits durchgeführte / geplante Maßnahmen im Straßenbahnverkehr und an Haupteisenbahnstrecken.</p> <p>Nachfolgend werden wir auf die nachrichtlichen Übernahmen zu Bundesfernstraßen (Kap. 3.1.5) und Haupteisenbahnstrecken (Kap. 3.2) sowie bereits umgesetzte Maßnahmen nicht näher eingehen, sondern uns auf die in die kommunale Zuständigkeit fallenden Maßnahmenplanungen konzentrieren.</p> <p>Allerdings ist aufgrund der strategischen Ausrichtung des Lärmaktionsplans und des damit einhergehenden hohen Allgemeinheitsgrades eine Überprüfung und Einzelfallbewertung der im Entwurf genannten Maßnahmen – wenn überhaupt – nur sehr eingeschränkt möglich. Daher beschränken wir uns nachstehend zunächst auf eine grundsätzliche Betrachtung der von uns besonders kritisch angesehenen Maßnahmen. Da eine abschließende Bewertung nur fallbezogen möglich ist, können auch weitere Lärminderungsmaßnahmen gegebenenfalls die Belange der von uns zu vertretenden Betriebe negativ berühren. Insofern sind die nachfolgenden Ausführungen nicht abschließend.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zu B 13.4:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>B 13.5</p>	<p><b>Zu Kap. 3.1.1: Verlagerung des MIV auf nicht motorisierte Verkehrsträger Förderung des Rad- und Fußverkehrs, S.26ff</b></p> <p>Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist grundsätzlich zu begrüßen, solange damit keine wesentliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit bestehender Straßen und Verkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen verbunden ist. Der Umwidmung von Straßen in einen Radschnellweg oder der Wegfall einer Spur für den Kfz-Verkehr zugunsten des Radverkehrs müssen aus unserer Sicht daher in jedem Fall sorgfältige Prüfungen (Machbarkeitsstudien/Verkehrsgutachten) vorausgehen. Im Rahmen der Gutachten müssen geeignete Strecken identifiziert werden und dabei insbesondere auch etwaige negative Folgewirkungen auf Verkehrsfluss, Ausweichstrecken, Mehremissionen und/oder Emissionsverlagerungen genau untersucht werden – auch um Zielkonflikte zur Luftreinhalteplanung zu vermeiden.</p>	<p><b>Zu B 13.5:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Rolle einer Straße im Vorbehalts- und Rettungswegenetz sowie mögliche Auswirkungen der Maßnahme wie z.B. Verkehrsverdrängungen und die Erreichbarkeit von Betriebsstandorten werden von der zuständigen Behörde grundsätzlich vor der Planung und Umsetzung einer entsprechenden Maßnahme mit in die Abwägung eingestellt.</p>

<p>B 13.6</p>	<p>Wiewohl nicht ausdrücklich erwähnt, weisen wir - insb. mit Blick auf die Einrichtung geschützter Radverkehrsanlagen („Protected Bike Lines“ z.B. durch Borde wie auch von Maßnahmen zur Straßenraumumgestaltung) - vorsorglich darauf hin, dass bei Planung und Umsetzung von Maßnahmen den Standortbelangen der jeweils ansässigen Betriebe und allgemein den Belangen der innerstädtischen Wirtschaftsverkehre Rechnung zu tragen ist. Handwerksbetriebe benötigen kundennahe Stellplätze und Ladeflächen zur Erbringung ihrer Dienstleistungen am Auftragsort, da ein unmittelbarer Zugriff auf teils schwere Materialien und Werkzeuge für bauliche Maßnahmen notwendig ist. Zudem müssen die Standorte der Betriebe für Kunden und Lieferanten erreichbar bleiben. Von daher sprechen wir uns ausdrücklich dafür aus, die Unternehmen, die Kreishandwerkerschaft Duisburg sowie die Niederrheinische IHK in den Planungsprozess einzubinden und ggf. gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p> <p><b>Förderung des ÖPNV, S. 34 ff</b></p> <p>Dem ÖPNV fällt eine Schlüsselrolle zu, wenn es darum geht, das hohe Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Straßen insb. in den Hauptverkehrszeiten zu entlasten. Insofern teilen wir die Auffassung, dass es „das ÖPNV-Angebot – als Rückgrat der vernetzten Mobilität – fortlaufend hinsichtlich Erreichbarkeit, Bedienzeiten, Taktangebot und Verknüpfung der Linien untereinander sowie mit anderen Verkehrssystemen zu überprüfen und den sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen gilt“ (S.34). Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots kann zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV führen und damit zu einer Lärminderung auf den Straßen beitragen. Hierzu enthält der Entwurf viele Maßnahmen, die wir grundsätzlich unterstützen. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sollte darauf Wert gelegt werden, dass es nicht zu einer verstärkten Subventionierung des ÖPNV-Angebots kommt. Die Wirtschaftlichkeit neuer Angebote muss stets mitbetrachtet werden. Auch Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV wie die Beseitigung von Störquellen (z.B. Falschparken) oder intelligente Vorrangschaltungen von Bahnen und Bussen können wir mittragen, solange letztere den Verkehrsfluss nicht hemmen. Gerade diese Gefahr sehen wir allerdings bei der Errichtung eigener/unabhängiger Fahrspuren (z.B. in Form von Umweltpuren) zu Lasten des MIV (vgl. S.36). Insofern halten wir Vorab-Analysen und begleitende Evaluationen für zwingend erforderlich, die das gesamte Wirkungsgefüge betrachten und ggf. Ausweichstrecken benennen, um nicht unter Umständen nur leichte Verbesserungen für den ÖPNV gegen eine deutliche Verschlechterung der Gesamtbilanz der übrigen Verkehrsträger (z.B. Zunahme von Staus; Emissionsverlagerungen) zu erkaufen. Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt der Luftschadstoffminderung (NO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>) geboten. Maßnahmen zur Lärminderung dürfen Maßnahmen zur Luftreinhaltung nicht konterkarieren.</p> <p>Mit Blick auf die von uns vertretenen Betriebe weisen wir darauf hin, dass Unternehmen und Handwerksbetriebe bereits in der aktuellen Verkehrslage in ihrer Zeitplanung über die Maßen von stauenden Verkehrsbedingungen betroffen sind. Ein Ausweichen auf ÖPNV oder emissionsarme Elektrofahrzeuge ist vielen Betrieben nicht möglich. Zudem sind sie in ihrer Zeitplanung nicht autonom, sondern von Kundenwünschen abhängig.</p>	<p><b>Zu B 13.6:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Rolle einer Straße im Vorbehalts- und Rettungswegenetz sowie mögliche Auswirkungen einer Maßnahme werden von der zuständigen Behörde grundsätzlich vor der Planung und Umsetzung einer entsprechenden Maßnahme geprüft und mit in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Dies gilt auch für die Errichtung unabhängiger Umweltpuren.</p>
<p>B 13.7</p>	<p><b>Zu Kap. 3.1.2 Verlagerung und Bündelung Lkw-Fahrverbote, S.41</b></p> <p>Es muss unseres Erachtens unbedingt sichergestellt werden, dass Anliefer- und Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe und die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte allgemein sichergestellt sind. Ansonsten würde dies zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der betrieblichen Tätigkeiten vor Ort führen. Für den Fall von unumgänglichen Fahrverboten sollten auch hier die ansässigen Unternehmen in den Prozess einbezogen werden. Außerdem wäre vorab zu</p>	<p><b>Zu B 13.7:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Vor der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. In die Abwägung der Vor- und Nachteile der Einzelmaßnahme sind gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV unter anderem einzustellen: „die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch der Fahrzeuge und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs.“ Die Auswirkungen straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wie z.B. ein LKW-Fahrverbot, werden grundsätzlich von der zuständigen Behörde geprüft</p>
<p>B 13.8</p>	<p>hier die ansässigen Unternehmen in den Prozess einbezogen werden. Außerdem wäre vorab zu</p>	

<p>B 13.9</p>	<p>prüfen, ob eine Umsetzung nicht zu Verdrängungsverkehren und damit zu zusätzlichen Belastungen für andere (Wohn-)Gebiete führen würde.</p> <p><b>Vorbehalts- und Rettungswegenetz, S.41f;</b></p> <p>Dem Entwurf haben wir entnommen, dass das Vorbehalts- und Rettungswegenetz überarbeitet werden soll. Angesichts der großen Bedeutung, die Änderungen im Vorbehaltsnetz für die Wirtschaftsverkehre haben, halten wir es für notwendig, die Vertreter der Wirtschaft in den Erarbeitungsprozess einzubinden.</p> <p><b>Zu Kap. 3.1.3 Verträgliche Abwicklung</b> <b>Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit, S.51ff</b></p> <p>Wir unterstützen alle Maßnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, insbesondere vor Kindergärten oder Schulen und können daher Geschwindigkeitsreduzierungen in diesen sensiblen Bereichen grundsätzlich nachvollziehen.</p> <p>Auch wenn mit dem Lärmaktionsplan noch keine Umsetzungsbeschlüsse zu Geschwindigkeitsreduzierungen erfolgen, weisen wir darauf hin, dass wir Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Vorrangnetz jedoch generell kritisch sehen und diese in der Regel nicht mittragen, da sie die Funktionalität der Verkehrsführung massiv beeinträchtigen und – z.B. als Folge von Ausweichverhalten – die Lärmemissionen häufig in andere, nicht für diese Verkehre ausgelegte Bereiche verlagern und u. U. dort sogar noch erhöhen können. Ferner können sie sich auf den ÖPNV und die „Grüne Welle“ auswirken (z.B. Anstieg der einzusetzenden Wagen und des Personals durch Anstieg der Wagenlaufzeit im ÖPNV, Notwendigkeit der Neukoordinierung der Lichtsignalanlagen). Dies trifft insbesondere dann zu, wenn das geplante Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit das Hauptverkehrsstraßennetz oder das ergänzende Netz betrifft. Aus Sicht der von uns zu vertretenen Belange darf die Bündelungsfunktion des Hauptverkehrsstraßennetzes keinesfalls gefährdet werden.</p> <p>Abgesehen von potentiellen Verlagerungseffekten führt Tempo 30 auch nicht in jedem Fall zu einer Lärminderung, sondern kann u.U. die Lärmbelastung sogar erhöhen (Fahren im niedrigen Gang mit erhöhter Drehzahl).</p> <p>Auch mit Blick auf die angestrebte Luftschadstoffminderung haben wir Bedenken. Denn eine hohe Drehzahl bedeutet eine hohe Anzahl von Verbrennungsvorgängen und mithin über einen höheren Verbrauch auch einen höheren Schadstoffausstoß. Gleiches gilt für Fahrzeuge mit großvolumigen Motoren, die ein erhöhtes Drehmoment haben, über das sie Kraft entwickeln. Hier wird von der Motorelektronik lastabhängig die Einspritzmenge erhöht und damit auch bei niedrigen Drehzahlen mit hohem Drehmoment ein erhöhter Kraftstoffverbrauch induziert. Mit Blick auf die NO<sub>2</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung ist auch diesem Aspekt bei der Lärmaktionsplanung besondere Beachtung zu schenken, um etwaige negative externe Effekte zu verhindern.</p> <p>Da „im Prozesse der oben erwähnten Überarbeitung des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes vom Fachbereich „Verkehrlicher Immissionsschutz“ eine Liste mit Tempo-30-Prüfvorschlägen erarbeitet und mit in die Abwägung zur Erstellung des Netzes eingestellt wird“, halten wir im Sinne der angestrebten „vertraglichen Lösung“ (S.53f) über die Beteiligung der Feuerwehr, des DVG und der Straßenverkehrsbehörde hinaus auch die Einbindung der Vertreter der Wirtschaft und die Berücksichtigung der von ihnen vertretenen relevanten Belange für geboten.</p>	<p><b>Zu B 13.8:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>An Straßen des Vorbehalts- und Rettungswegenetzes sind eine Reihe funktionaler und baulicher Voraussetzungen geknüpft. Sie dienen vorrangig der Bewahrung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes und sollen den überörtlichen sowie den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr, den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Rettungsverkehr aufnehmen. Abweichungen von diesen Rahmenbedingungen bzw. Einschränkungen des Gemeingebrauchs dieser Straßen sind nur im Ausnahmefall möglich und bedürfen zwingend einer Rechtsgrundlage. Eine Änderung des Netzes erfolgt unter Einbeziehung aller Belange.</p> <p><b>Zu B 13.9:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Vor der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. In die Abwägung der Vor- und Nachteile der Einzelmaßnahme sind gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV unter anderem einzustellen: „die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch der Fahrzeuge und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs.“</p> <p>Die Rolle einer Straße im Vorbehalts- und Rettungswegenetz sowie mögliche Auswirkungen der Maßnahme wie z.B. Verkehrsverdrängung werden von der zuständigen Behörde grundsätzlich vor der Anordnung einer entsprechenden Maßnahme mit in die Abwägung eingestellt.</p>
<p>B 13.10</p>	<p><b>Gestaltung des Straßenraums</b> <b>Abstandsvergrößerung von Lärmquelle zu Gebäuden, S.55f</b></p> <p>„Straßenraumumgestaltungen“ sehen wir insofern kritisch, als sie Maßnahmen umfassen können, die in der Regel zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr Lärm- und</p>	<p><b>Zu B 13.10:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

B 13.11	<p>Luftschadstoffemissionen führen (z.B. veränderte Fahrbahnquerschnitte, Reduzierung von Fahrbahnen mit dem Ziel, den Abstand zur Bebauung zu vergrößern, Bodenwellen, Bedarfs-LSA bei hohem Querungsbedarf und gleichzeitig starkem Verkehrsaufkommen, Radverkehrsanlagen). Auch der Wegfall von Parkflächen im Zuge von Straßenraumumgestaltungen kann bei hohem Parkdruck und fehlenden Alternativen den Parksuchverkehr erhöhen und sich insofern negativ auf die angestrebte Lärm- und Luftschadstoffminderung auswirken.</p> <p>Mit Blick auf die geplante Fahrstreifenverringerung auf der Kardinal-Galen-Straße zwischen Autobahnauffahrt A 59 und Duissernplatz zugunsten einer Radverkehrsanlage verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Kap. 3.1.1.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir vorsorglich darauf hin, dass bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur verkehrsberuhigenden Straßenraumgestaltung zudem den Standortbelangen der jeweils ansässigen Betriebe und allgemein den Belangen der innerstädtischen Wirtschaftsverkehre Rechnung zu tragen ist. Dies gilt auch, sofern im Zuge von Straßenraumumgestaltungsmaßnahmen Parkflächen entfallen. Gerade in gewachsenen Versorgungslagen müssen die Andienungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und – soweit vorhanden – Kurzzeitparkplätze für Kunden erhalten bleiben. In jedem Fall sprechen wir uns dafür aus, die Betriebe in den Planungsprozess einzubinden und ggf. gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p>	<p>Die Auswirkungen von möglichen Straßenraumumgestaltungen werden durch die Stadt Duisburg geprüft und alle Belange gegeneinander abgewogen. Unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge sollen auch aus Lärmschutzsicht vermieden werden.</p>
B 13.12	<p><b>Weitere Anregungen</b>  <b>Zu Kap. 3.1.1 Vermeidung</b>  <b>Parkraummanagement, S.37ff</b></p> <p><u>Wir regen an, zur Reduzierung des Parksuchverkehrs auch intelligente Verfahren (z.B. digitale Echtzeit-Karten der freien Parkplätze) zu nutzen.</u></p>	<p><b>Zu B 13.11:</b>  <b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
B 13.13	<p><b>Zu Kap. 3.1.3 Verträgliche Abwicklung</b>  <b>Verstetigung des Verkehrsflusses, S.46ff</b></p> <p>Für besonders zielführend halten wir Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung und –verflüssigung (z.B. "Grüne Welle", Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen, Kreisverkehre, Verkehrs-erkennungs- und Steuerungssysteme, konsequentes Unterbinden des 2.-Reihe-Parkens, usw.) da sie keinen Eingriff in die wirtschaftlichen Prozesse darstellen. Diese Maßnahmen setzen bereits an der Entstehungsquelle der Belastung an und bewirken eine deutliche Lärminderung. Der zügige Zu-, Ab- und Durchfluss der Straßenverkehre reduziert die Häufigkeit lärmintensiver Brems- und Beschleunigungsvorgänge und damit die als besonders störend empfundenen Pegelspitzen. Darüber hinaus wirkt sich ein homogener Verkehrsfluss auch positiv auf die Reduzierung der Luftschadstoffbelastung aus. Mit Blick auf die angestrebte CO<sub>2</sub>-Minderung ist auch dieser Aspekt von Belang. Die hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen (bzw. Prüfaufträge) können wir uneingeschränkt mittragen. Gegenüber verkehrsrechtlichen Maßnahmen sollten diese vorrangig umgesetzt werden.</p> <p>Darüber hinaus regen wir an, den Bereich der Verkehrsverflüssigung noch einmal gezielt auf weitere potentielle Maßnahmen zu prüfen und das breite Spektrum verkehrsverflüssigender Maßnahmen voll auszuschöpfen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf neue Technologien und Entwicklungen. Insbesondere die Digitalisierung eröffnet hier neue Handlungsspielräume. Der Entwurf nennt als eine von der Stadt Duisburg verfolgte Maßnahme die verkehrsabhängige Steuerung von LSA, die bei der Neuinstallation zum Stand der Technik gehören (S.48). Wir unterstützen diese Maßnahme und regen an, die bereits bestehenden Möglichkeiten intelligenter Verkehrssteuerung zu nutzen und sie z.B. auch bei der Reduzierung des Parksuchverkehrs (s.o.) oder dem Baustellenmanagement einzusetzen.</p>	<p><b>Zu B 13.12:</b>  <b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zu B 13.13:</b></p>

B 13.14	<p><b>Fahrbahnoberflächen, S.49ff</b></p> <p>Wir teilen die im Entwurf getroffene Bewertung, dass „die Fahrbahnoberfläche einen guten Ansatzpunkt für die nachhaltige Reduzierung des Verkehrslärms darstellt, da in diesem Bereich hohe Pegelminderung (bis zu 5 dB(A), Anm. d. Verf.) erreicht werden können“ (S.50) und „aus Sicht des Lärmschutzes der Einsatz von lärmindernden Oberflächen sehr zu befürworten ist“ (S.51). Die hieraus abgeleitete Empfehlung des Entwurfs „den Einbau von lärminderndem Asphalt zum Stand der Technik in der Stadt Duisburg zu machen“ (ebd.) unterstützen wir nachdrücklich. Da die Wirkung unterhalb von 50 km/h abnimmt (Motorengeräusche überlagern zunehmend die Rollgeräusche der Reifen), werden Geschwindigkeitsreduzierungen in den entsprechenden Straßen (-Abschnitten) damit überflüssig.</p> <p><b>3.1.4 Baulicher Schallschutz</b></p> <p><b>Schallschutz an Gebäuden, S.57f</b></p> <p>Die Empfehlung des Entwurfs, dem Beispiel anderer Städte zu folgen und für Duisburg ein Schallschutzfensterprogramm aufzulegen, unterstützen wir nachdrücklich. Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass nach uns vorliegenden Informationen die KfW-Bank Zuschüsse für den Einbau mehrfachverglaster Fenster gewährt.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Bereits ab 40 km/h dominiert beim PKW-Verkehr das Rollgeräusch (siehe Abb. 5 LAP). Der Einbau ist aus Sicht des Immissionsschutzes entsprechend auch bei Straßen unterhalb von 50 km/h sinnvoll.</p>
B 13.15	<p>(<a href="https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestandsimmobilie/Energieeffizient-Sanieren/Fenster/">https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestandsimmobilie/Energieeffizient-Sanieren/Fenster/</a>). Neben einem erhöhten Schallschutz ergeben sich durch den Einbau auch positive Synergien mit Blick auf die Energieeffizienz. Die Stadt Duisburg könnte Betroffene mit Informationen und Beratungen unterstützen. Auf diesem Feld sehen wir auch Kooperationsmöglichkeiten mit dem örtlichen Handwerk und regen an, das Gespräch mit der Innung zu suchen. Das Handwerk kann mit kompetenter fachlicher Beratung, Produkten und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag zum privaten Lärmschutz leisten.</p> <p><b>Zur Umsetzung der Maßnahmen</b></p> <p>Mit Blick auf die Umsetzung verweist der Entwurf darauf, dass aufgrund fehlender Finanzierung „die Umsetzung vieler Maßnahmen nur in Verbindung mit anderen Projekten“ möglich ist. Insofern benennt der Entwurf „zum einen allgemeine Lärminderungsmaßnahmen, die dann in andere Projekte durch eine frühzeitige Beteiligung des Fachbereichs ‘Verkehrlicher Immissionsschutz’ eingebracht werden. Zum anderen werden durchgeführte und sich in Planung befindliche Maßnahmen zur Lärminderung in der Stadt Duisburg vorgestellt und deren Auswirkungen auf die ermittelten Lärmbelastungsschwerpunkte untersucht.“ (S.22).</p> <p>Ausdrücklich weist der Lärmaktionsplan darauf hin, dass sich „ohne eigenes Budget für die Umsetzung des Lärmaktionsplans ...“, der Handlungsspielraum in den meisten Fällen auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (beschränkt)“ (S.88).</p>	<p><b>Zu B 13.14:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
B 13.16	<p>Wir sehen bei diesem Verfahren die Gefahr, dass mit Ausnahmen von Planverfahren, die eine öffentliche Trägerbeteiligung vorsehen, Planungen und Umsetzungsentscheidungen von Lärminderungsmaßnahmen künftig verwaltungsintern, ohne Beteiligung der Kammern als Träger öffentlicher Belange erfolgen. Gerade straßenverkehrsrechtliche – aber auch eine Reihe anderer gelisteter restriktiver Maßnahmen – können jedoch die Belange der von uns vertretenen Unternehmen in starkem Maße berühren und die Erreichbarkeit des Standorts erheblich einschränken. Vor diesem Hintergrund fordern die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer Düsseldorf und die Kreihandwerkschaft Duisburg die Einbindung in das weitere Verfahren.</p>	<p><b>Zu B 13.15:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Vor der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher und straßenbaulicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Die Rolle einer Straße im Vorbehalts- und Rettungswegenetz sowie mögliche Auswirkungen der Maßnahme werden von der zuständigen Behörde grundsätzlich vor der Anordnung einer entsprechenden Maßnahme mit in die Abwägung eingestellt. Eine Beteiligung bei der Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist nicht vorgesehen.</p> <p><b>Zu B 13.16:</b></p>

**Zu Kap. Ruhige Gebiete, S. 83ff**

Nach Überprüfung der Grenzziehungen der ruhigen Gebiete haben wir festgestellt, dass unter Zugrundelegung des FNP 2019 der Stadt Duisburg ruhige Gebiete auch an Gewerbe- und Industriegebiete angrenzen. Darüber hinaus zeigen Recherchen entsprechend unseres Geoinformationssystems, dass Mitgliedsunternehmen in der Nähe zu einigen der ausgewiesenen ruhigen Gebiete liegen. Allerdings können wir aufgrund der ungenauen Darstellung in den Abbildungen 17 – 19 des LAPs die Betroffenheit einzelner Mitgliedsunternehmen durch angrenzende ruhige Gebiete nicht exakt bestimmen. Daher weisen wir an dieser Stelle darauf hin, dass sich durch die Ausweisung von ruhigen Gebieten keine Einschränkung der Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten unserer Mitgliedsbetriebe ergeben dürfen. Denn ein ruhiges Gebiet stellt in allen relevanten Planungen einen zu berücksichtigenden Belang dar.

Daraus resultieren zwei Fragen:

- Wie wurden mögliche Lärmkonflikte zwischen unseren Mitgliedsbetrieben und angrenzenden ruhigen Gebiete bei der Gebietsauswahl berücksichtigt?
- Nach welchen Kriterien wurden die ruhigen Gebiete ausgewiesen, die an Flächennutzungen wie MI, MK, MI, GE und GI angrenzen?

Belege wie Lärmkarten, Flächennutzungskarten, o.Ä., die die Ausweisung der ruhigen Gebiete auf Basis berechneter Lärmbelastung begründen und gegebenenfalls Störquellen wie bspw. Handwerks- oder Gewerbebetriebe identifizieren, wären wünschenswert. Falls die Flächennutzungen sowie die Mitgliedsbetriebe bei der Ausweisung von ruhigen Gebieten nicht berücksichtigt wurden und um Nachteile angrenzender Mitgliedsbetriebe entgegenzuwirken, regen wir an, entsprechende ruhige Gebiete anzupassen. Eine Möglichkeit im Umgang mit solchen Gebieten wäre bspw. die Festlegung „relativ ruhiger Gebiete“ (vgl. Heinrichs et al.: Ruhige Gebiete. Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung. Dessau-Roßlau, 2018, S.13).

Wir bitten, unsere Ausführungen bei den weiteren Beratungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.

Wir gehen zudem fest davon aus, dass unsere Häuser in die weiteren Planungs- und Umsetzungsprozesse eingebunden werden und setzen auf eine auch weiterhin gute Zusammenarbeit mit den einzelnen Verwaltungen der Stadt Duisburg.

Für Rückfragen und weitere Gespräche stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Raddatz  
Abteilungsleiterin  
Kommunale und regionale  
Wirtschaftspolitik, Planung,  
Standortberatung und Verkehr

Manuel Machocki  
Geschäftsführer  
Kreishandwerkerschaft  
Duisburg

Matthias Simons  
Leiter Verkehr und Logistik  
Niederrheinische Industrie- und  
Handelskammer

**Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**


Durch die Ausweisung der ruhigen Gebiete entstehen keine Einschränkungen der Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten angrenzender Betriebe.

Die Lärmkartierung sieht lediglich eine Berechnung der IED-Anlagen vor. Eine Kartierung sämtlicher Gewerbebetriebe ist nicht vorgesehen. In Hinblick auf die Belastung von Anwohnern greift bereits die TA-Lärm.

Die Kriterien zur Ausweisung Ruhiger Gebiete werden im Kapitel 4 erläutert. Da es hier auch um Gebiete geht, die lediglich im Vergleich zu ihrer Umgebung als ruhiger wahrgenommen werden und eine Erholungsfunktion erfüllen, ist eine detailliertere Abgrenzung auf der Grundlage einer Isophone nicht zielführend. Eine Unterscheidung zwischen verschiedenen angrenzenden Gebietskategorien ist nicht vorgesehen.

Lärmkarten aus denen die generelle Lärmbelastung und damit auch die im Vergleich zum Umfeld geringere Belastung der ruhigen Gebiete hervorgehen, finden sich im Anhang zum Lärmaktionsplan.



<b>B 14</b>	<b>Eisenbahnbundesamt</b>	
B 14.1	<div data-bbox="347 263 560 359">  <p>Eisenbahn-Bundesamt</p> </div> <div data-bbox="739 263 1008 287"> <p><b>Zentrale</b></p> </div> <div data-bbox="347 414 672 438"> <p><u>Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn</u></p> </div> <div data-bbox="347 446 571 566"> <p>Stadt Duisburg Frau Katharina Botz Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement (61-23) Friedrich-Albert-Lange-Platz 7 47049 Duisburg</p> </div> <div data-bbox="739 414 1019 606"> <p><b>Bearbeitung:</b> Sebastian Rothe <b>Telefon:</b> +49 (228) 9826-854 <b>Telefax:</b> +49 (228) 9826-9199 <b>E-Mail:</b> RotheS@eba.bund.de Ref53@eba.bund.de <b>Internet:</b> www.eisenbahn-bundesamt.de <b>Datum:</b> 26.11.2020</p> </div> <div data-bbox="347 614 683 662"> <p><b>Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)</b> 5362-53pb/003-0029#016</p> </div> <div data-bbox="739 614 1019 638"> <p><b>EVH-Nummer:</b></p> </div> <div data-bbox="347 686 1019 734"> <p><b>Betreff:</b> Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes an der Lärmaktionsplanung (Runde 3) der Stadt Duisburg</p> </div> <div data-bbox="347 734 403 758"> <p><b>Bezug:</b></p> </div> <div data-bbox="347 758 448 782"> <p><b>Anlagen:</b> 9</p> </div> <div data-bbox="347 805 526 837"> <p>Sehr geehrte Frau Botz,</p> </div> <div data-bbox="347 861 1041 997"> <p>im Rahmen der Mitwirkung in Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Im Rahmen des Verfahrens stelle ich Ihnen folgende Informationen und Materialien zur Verfügung.</p> </div> <div data-bbox="347 1029 1041 1268"> <p>Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für den Ballungsraum Duisburg, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht. Unter <a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html</a> können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex <math>L_{DEN}</math> als auch für den Nacht-Lärmindex <math>L_{Night}</math>) an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken beziehen. Zusätzlich steht Ihnen Karten- und Datenmaterial auf dem sicheren BSCW-Server zur Verfügung, den Sie unter folgender Adresse erreichen: <a href="https://bscw.bund.de">https://bscw.bund.de</a>. Bitte beachten Sie bei allen bereitgestellten Materialien die Hinweise zu Urheber- und Nutzungsrechten.</p> </div> <div data-bbox="347 1300 571 1380"> <p><b>Hausanschrift:</b> Heinemannstraße 6, 53175 Bonn Tel.-Nr.: +49 (228) 9826-0 Fax-Nr.: +49 (228) 9826-9199 De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de</p> </div> <div data-bbox="616 1300 952 1380"> <p><b>Überweisungen an Bundeskasse Trier</b> Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken BLZ 560 000 00 Konto-Nr. 560 010 20 IBAN DE 81 5600 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1560 Leitweg-ID: 991-11203-07</p> </div>	<div data-bbox="1243 821 1377 853"> <p><b>Zu B 14.1:</b></p> </div> <div data-bbox="1243 869 1881 901"> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> </div> <div data-bbox="1243 917 2128 981"> <p>Die hier benannten Informationen sind unter den angegebenen Internetadressen abrufbar. Die Links werden im Lärmaktionsplan ergänzt.</p> </div> <div data-bbox="1243 997 1556 1029"> <p>Lärmaktionsplan gesamt:</p> </div> <div data-bbox="1243 1045 2139 1109"> <p><a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html</a></p> </div> <div data-bbox="1243 1125 1556 1157"> <p>Öffentlichkeitsbeteiligung:</p> </div> <div data-bbox="1243 1173 1948 1204"> <p><a href="https://www.eba.bund.de/download/LAP_TEIL_B_2018.pdf">https://www.eba.bund.de/download/LAP_TEIL_B_2018.pdf</a></p> </div> <div data-bbox="1243 1220 1758 1252"> <p>Rasterlärmkarten und Betroffenheitskarten:</p> </div> <div data-bbox="1243 1268 2139 1332"> <p><a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html</a></p> </div>
Seite 1 von 5		

<p>B 14.2</p>	<p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 3) zu Betroffenen und Belastung im Ballungsraum Duisburg finden Sie im Anhang der E-Mail als PDF. Ebenfalls erhalten Sie die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes für die Stadt Duisburg.</p> <p>Zusätzlich stelle ich Ihnen Raster-Lärmkennziffer-Karten für den Nacht-Lärmindex <math>L_{Night}</math> zur Verfügung, auf denen eine Auswahl an vordringlichen Lärmschwerpunkten gekennzeichnet ist. Dazu ist zu beachten: Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes wurden die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Bewohnerinnen und Bewohner berechnet bzw. pauschalisiert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Veröffentlichung: Juni 2017) können für die Identifizierung von Lärmschwerpunkten in Ballungsräumen und Kommunen herangezogen werden. Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein begrenztes Gebiet entlang eines Schienenweges, in dem eine hohe Anzahl an Betroffenen einer verhältnismäßig hohen Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbetrachtung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie Anzahl der Betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrachten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.</p> <p>Dem beschriebenen Verfahren folgend und wie auf den Karten dargestellt, konnten Lärmschwerpunkte in den Bereichen Duisburg-Beeck (vgl. Karte 4309), Duisburg-Meiderich und Duisburg-Duissem (vgl. Karte 4310), Duisburg-Rheinhausen (vgl. Karte 4409) sowie Duisburg-Wanheimerort und Duisburg-Rahm (vgl. Karte 4410) identifiziert werden.</p>	<p><b>Zu B 14.2:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die hier benannten Informationen sind unter den oben angegebenen Internetadressen abrufbar.</p>
<p>B 14.3</p>	<p>Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet: Ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html</a> sowie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung</p> <p>Seite 2 von 5</p>	<p><b>Zu B 14.3:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Text zur Lärmbelastung an Hauptschienenstrecken des Bundes wird auf der Grundlage dieser Informationen ergänzt.</p>



<p>B 14.4</p>	<p>2018), die Sie unter <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile</a> einsehen können.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z.B. die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümerinnen und -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.</p> <p>Im Ballungsraum Duisburg gibt es Lärmsanierungsmaßnahmen, die als bereits fertiggestellt geführt oder noch bearbeitet bzw. geplant werden (vgl. dazu im Anhang das Dokument „LAP R3_BRm Duisburg_Anlage 1“). Bitte beachten Sie dazu, dass der Status „1“ (entspricht „fertiggestellt“) bedeutet, dass die Maßnahmen nach Angaben der DB Netz AG als fertig bearbeitet gelten; teilweise die Umsetzung der Maßnahme aber noch anstehen kann.</p> <p>Darüber hinaus werden weitere Streckenabschnitte in Duisburg daraufhin überprüft, ob Lärminderungsmaßnahmen vorgenommen werden sollen. Eine Übersicht der zu bearbeitenden Streckenabschnitte bietet die Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes (vgl. dazu im Anhang das Dokument „LAP R3_BRm Duisburg_Anlage 3“). Bitte beachten Sie dazu, dass die Abkürzung „PKZ“ für die Priorisierungskennziffer steht. Streckenabschnitte, die bereits auf mögliche Lärminderungsmaßnahmen geprüft wurden und aufgrund veränderter Rahmenbedingungen (Absenkung des Auslösewertes sowie Wegfall des sogenannten Schienenbonus) erneut betrachtet werden, sind mit der Kennzeichnung „X65“ versehen.</p> <p>Wie bereits erwähnt, werden gemäß dem Prinzip der Lärmvorsorge lärmindernde Maßnahmen ergriffen, wenn „durch den Bau oder wesentliche Änderung (...) von Schienenwegen der Eisenbahnen“ (vgl. §§ 41 bis 43 BImSchG, §1 der 16. BImSchV) festgelegte Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Dies findet Berücksichtigung im Rahmen der Umsetzung des Projektes „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“: In mehreren Streckenabschnitten sind aktive Lärminderungsmaßnahmen (Schallschutzwand, besonders überwacht Gleis) vorgesehen. Eine Übersicht dazu finden Sie im Anhang im Dokument „LAP R3_BRm Duisburg_Laermschutz RRX“. Gegebenenfalls können weitere Betroffene durch passive Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) geschützt werden. Konkrete Informationen dazu liegen mir aktuell nicht vor.</p>	<p><b>Zu B 14.4:</b></p> <p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Text zur Lärmbelastung an Hauptschienenstrecken des Bundes wird auf der Grundlage dieser Informationen ergänzt.</p>
<p>B 14.5</p>	<p>Seite 3 von 5</p>	

<p>B 14.6</p>	<p>Abschließend möchte ich Ihnen noch einige Anmerkungen zu Ihrem Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Duisburg geben:</p> <p>Auf Seite 77 erläutern Sie im Kapitel 3.3 „Bereits durchgeführte/geplante Maßnahmen an Haupt-eisenbahnstrecken“ unter anderem technische Maßnahmen, z.B. am Fahrzeug. Bitte berücksichtigen Sie dazu, dass im August 2019 bereits 73 Prozent der 183.000 auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Güterwagen mit leisen Bremssohlen ausgestattet waren. Darüber hinaus läuft das lärmabhängige Trassenpreissystem (laTPS) zum Fahrplanwechsel 2020/2021 aus. Ab dem 13. Dezember 2020 verbietet das Gesetz zum Verbot des Betriebes lauter Güterwagen das Fahren bzw. Fahrenlassen der selbigen auf dem deutschen Schienennetz.</p>	<p><b>Zu B 14.5:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird aktualisiert</p>
<p>B 14.7</p>	<p>Auf den Seiten 79f beschreiben Sie im Kapitel 3.3 „Bereits durchgeführte/geplante Maßnahmen an Haupt-eisenbahnstrecken“ das Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Wie Sie richtigerweise darstellen, war aufgrund der Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung zum 1. Januar 2016 eine Neuberechnung der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes nötig. Dazu ist anzumerken, dass ein weiterer Grund für die Neuberechnung der Wegfall des sogenannten Schienenbonus zum 1. Januar 2015 war (Sie erwähnen ihn weiter oben im Text). Ebenfalls ist dazu anzumerken, dass die Neuberechnung bereits abgeschlossen und die neue Anlage 3 mit noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsabschnitten mit Priorisierungskennziffer (PKZ) bereits veröffentlicht wurde. Wie bereits erwähnt, erhalten Sie einen Auszug der geltenden Anlage 3 mit Abschnitten im Bereich Duisburg als Anhang.</p> <p>Darüber hinaus kann ich Ihnen mitteilen, dass die Bundesregierung beabsichtigt, die Auslösewerte für die Lärmsanierung erneut abzusenken: Es ist geplant, dass ab dem 1. Januar 2022 ein Auslösewert von 54 dB(A) (in der Nacht) gelten soll.</p>	<p><b>Zu B 14.6:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird aktualisiert</p>
<p>B. 14.8</p>	<p>In Ergänzung zur Tabelle 36 auf Seite 81 können Sie den oben erwähnten Auszug aus der Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes betrachten.</p>	<p><b>Zu B 14.7:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird ergänzt</p>
<p>B 14.9</p>	<p>Auf Seite 82 beschreiben Sie im Kapitel 3.3 „Bereits durchgeführte/geplante Maßnahmen an Haupt-eisenbahnstrecken“, dass die Gebäude, die vor dem 1. Januar 1974 errichtet wurden, im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms berücksichtigt werden können. Bitte beachten Sie, dass die Förderrichtlinie im Jahr 2018 dahingehend angepasst wurde, dass nun Gebäude, die vor dem 1. Januar 2015 errichtet wurden, im Lärmsanierungsprogramm Berücksichtigung finden.</p>	<p><b>Zu B 14.8:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird aktualisiert</p>
<p>B 14.10</p>	<p>In Ergänzung zur Tabelle 38 auf Seite 83 können Sie die oben erwähnte Übersicht zu geplanten Lärminderungsmaßnahmen im Ausbau des „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ betrachten.</p>	<p><b>Zu B 14.9:</b> <b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b> Der Text wird ergänzt</p> <p><b>Zu B 14.10:</b> <b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Auf den Seiten 83ff weisen Sie im Rahmen der Lärmaktionsplanung (Runde 3) ruhige Gebiete aus. Bitte beachten Sie dabei, dass ausgewiesene ruhige Gebiete, die in der Nähe von Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes liegen, durch Schienenverkehrslärm beeinträchtigt sein können.

Ich hoffe, die zusammengestellten Informationen und Materialien unterstützen Sie bei Ihrer Arbeit an der Lärmaktionsplanung. Sollten Sie Fragen zur Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes haben, stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag  
Sebastian Rothe  
GA 5362

Seite 5 von 5

In ihren Randbereichen werden die Ruhigen Gebiete vereinzelt durch Schienenverkehrslärm belastet. Da es sich um zusammenhängende Gebiete mit einer Erholungsfunktion handelt, z. B. die Sechs-Seen-Platte Wedau, wurde hier keine weitere Differenzierung anhand von Isophonen vorgenommen.