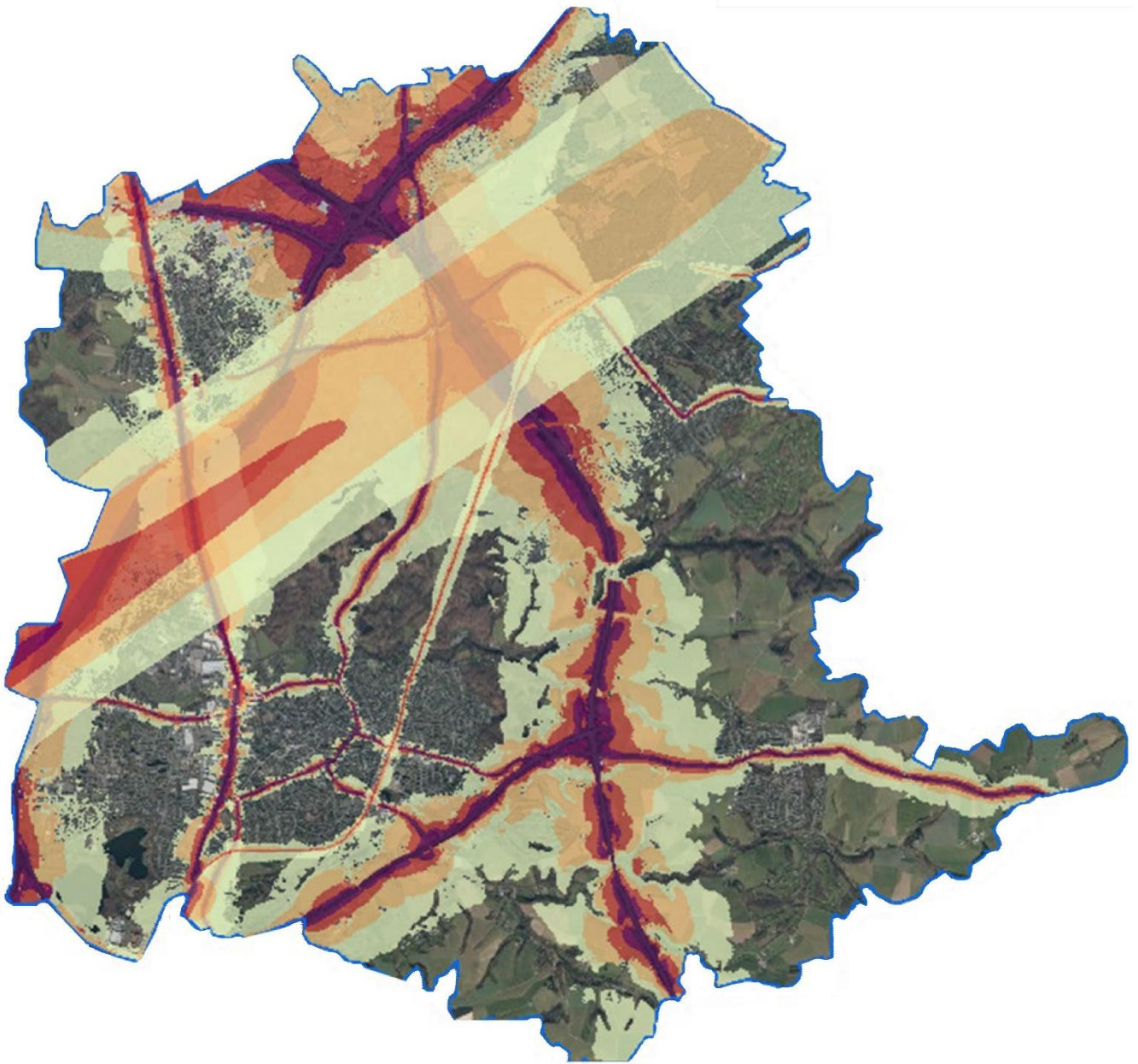




Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Ratingen

Stand: Juni 2024

Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Ratingen

Stadt Ratingen

Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung
-Abteilung Verkehrsplanung-

Postfach 10 17 40
40837 Ratingen

Mit Unterstützung von

Amt für kommunale Dienste Ratingen
-Abteilung Natur-, Klima- und Umweltschutz-

Tiefbauamt Ratingen
-Abteilung Neubau-
-Abteilung Straßenunterhaltung-

Stand: Juni 2024

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben	5
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	5
1.2	Erläuterungen zur Lärmaktionsplanung und der EU-Umgebungsärmrichtlinie	5
1.3	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	8
1.4	Rechtlicher Hintergrund	12
1.5	Geltende Lärmgrenzwerte	13
2	Bewertung der Ist-Situation	15
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	16
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	18
2.3	In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	19
3	Maßnahmenplanung	20
3.1	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	20
3.2	Schutz ruhiger Gebiete	20
3.3	Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich durch die vorgesehenen Maßnahmen der Lärm reduziert	23
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	23
5	Evaluierung des Aktionsplans	27
5.1	Grundsätzliches Vorgehen	27
5.2	Maßnahmensteckbriefe und Wirkungsanalyse	28
	Steckbrief 1: Ratingen Ost	30
	Bereich: Ratingen Ost 1	31
	Bereich: Ratingen Ost 2	33
	Bereich: Ratingen Ost 3	36
	Steckbrief 2: Ratingen West	39
	Bereich: Ratingen West 1	40
	Bereich: Ratingen West 2	43
	Bereich: Ratingen West 3	45
	Bereich: Ratingen West 4	47
	Steckbrief 3: Lintorf A52	49
	Steckbrief 4: Homberger Straße	51
	Steckbrief 5: Brachter Str.	53
	Steckbrief 6: Kölner Straße	57
	Steckbrief 7: Tiefenbroicher Straße	59
	Steckbrief 8: Krummenweger Straße	62
	Steckbrief 9: Mülheimer Straße	64
6	Inkrafttreten des Aktionsplans	65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lärmkartierung Ratingen, Straßenverkehrslärm mit Straßen > 3 Mio. KFZ/Jahr	9
Abbildung 2: Verkehrsbelastung der Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen ...	10
Abbildung 3: Lärmkartierung Ratingen, Schienenlärm an Haupteisenbahnstrecken	11
Abbildung 4: Lärmkartierung Ratingen, Fluglärm des DUS International Airport	12
Abbildung 5: Ruhige Gebiete (eigene Darstellung)	22
Abbildung 6: Gemeldete Lärmarten der Öffentlichkeitsbeteiligung März 2024	24
Abbildung 7: Gemeldete Straßen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung März 2024	25
Abbildung 8: Legende zu den Lärmkartierungen der jeweiligen Karten LDen und LNight .	29

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Ratingen
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05158028
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Ratingen Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung Abteilung Verkehrsplanung
Straße:	Stadionring
Hausnummer:	17
PLZ:	40878
Ort:	Ratingen
E-Mail:	verkehrsplanung@ratingen.de
Internet-Adresse:	www.ratingen.de

1.2 Erläuterungen zur Lärmaktionsplanung und der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Am 25. Juni 2002 wurde die Richtlinie 2002/49/EG zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, auch bekannt als Umgebungslärmrichtlinie, vom Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union erlassen. Gemäß § 47d des Bundes- Immissionschutzgesetzes (BImSchG) erstellen die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2024 Lärmaktionspläne, um Lärmprobleme zu regulieren und Lärmauswirkungen durch Maßnahmen für die Bevölkerung zu reduzieren. Diese Pläne sollen auch ruhige Gebiete ausweisen, um sie vorzunehmendem Lärm zu schützen. Die Grundlage bilden Lärmkarten gemäß § 47c BImSchG, welche Lärmquellen und deren Auswirkungen aufzeigen. Die Lärmkarten für Straßen zeigen die Lärmbelastungen von Hauptverkehrsstraßen, darunter Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen, mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Für Schienen werden in den entsprechenden Karten die Lärmbelastungen von Hauptschienenstrecken mit über 30.000 Zügen pro Jahr dargestellt. Die Kartierung des Schienenlärms für die Bundesbahnen erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Die Lärmkarten für den Flugverkehr zeigen die Belastungen von Großflughäfen mit mehr als 50.000 Starts und Landungen pro Jahr, einschließlich der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn in NRW. Die Lärmaktionspläne müssen den Mindestanforderungen gemäß Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG entsprechen. Sie müssen alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden. Die vierte Runde der Lärmaktionsplanung startet mit aktualisierten Lärmkarten aus dem Jahr 2022. Auf Grund von neuen Berechnungsverfahren sind Vergleiche zwischen dritter und vierter Runde schwierig. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie legt fest, dass Lärmaktionspläne überprüft oder erstellt werden müssen. Gemäß § 47d Absatz 3 BImSchG sind Beteiligungen der Bürgerschaft wichtig, um lokale Gegebenheiten optimal zu gestalten und die Transparenz des Planungsprozesses zu erhöhen.

Die Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmaktionsplänen wird durch § 47e BImSchG geregelt. Gemäß diesem Gesetz sind Gemeinden verantwortlich für die Pläne in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, nichtbundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, sofern keine anderen Zuständigkeiten auf Landesebene festgelegt sind. Das Eisenbahn-Bundesamt ist für bundesweite Lärmaktionspläne an Haupteisenbahnstrecken verantwortlich.

Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie definiert die erforderlichen Mindestanforderungen für die Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten und der Lärmaktionspläne. Anhang VI der Richtlinie legt die Daten fest, die an die Kommission zu übermitteln sind.

Für Lärmaktionspläne sind demnach folgende Mindeststandards definiert:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die Benennung der zuständigen Behörde(n),
- die Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,
- alle geltenden Grenzwerte,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan definiert als ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes die Handlungsbedarfe und Maßnahmenvorschläge, mit denen die Belastung der Bevölkerung durch Lärm verringert werden kann. Ein allgemeiner Rechtsanspruch auf Durchsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan jedoch in der Regel nicht und auch die benannten Grenzwerte sind nicht verpflichtend einzuhalten (vgl. Website Umgebungslärm NRW).

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans sind die darin enthaltenen Maßnahmen allerdings nach Fachrecht gültig. Das bedeutet, dass alle planenden Fachämter und Behörden die Inhalte und Aussagen des LAP in ihre Abwägungs- und Entscheidungsprozesse aufnehmen müssen.

Der § 47d Absatz 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen durch den LAP, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen. Im Gesetz wird dies wie folgt beschrieben: Die Durchsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplanes sind nach § 47d Absatz 6 BImSchG unter Einhaltung spezialgesetzlicher Eingriffsgrundlagen „durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“

Festlegungen und Entscheidungen über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf der Maßnahmen liegen im Ermessen der zuständigen Behörden bzw. in NRW der Kommunen. Maßnahmen sind mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und im Einvernehmen weiterzuentwickeln. Der Lärmaktionsplan bleibt den Vorgaben aus übergeordneten Gesetzen untergeordnet (z. B. Straßenverkehrsordnung (StVO) bei Temporeduzierung).

Der Detaillierungsgrad der Lärmkartierung reicht für die meisten spezialgesetzlichen Abwägungsprozesse nicht aus. Deshalb sind je nach Maßnahme die Belastungen der Streckenabschnitte bei Bedarf nach den spezialgesetzlichen Grundsätzen und unabhängig von der Lärmkartierung ggf. lärmtechnisch neu nach den gültigen Lärmschutzrichtlinien (z. B. RLS-19) vertieft zu berechnen. Soweit die Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden und auch nach Fachrecht gültig sind, wird in der Folge jedoch das Ermessen für die jeweilige Behörde (bspw. Straßenverkehrsbehörde) durch den Lärmaktionsplan eingeschränkt (vgl. MUNLV 2008 b).

Bauliche Veränderungen im Straßennetz obliegen weiter dem jeweiligen Straßenbaulastträger und sind von der Gemeinde bei ihm zu beantragen und abzustimmen. Der Lärmaktionsplan schränkt jedoch das Ermessen des Straßenbaulastträgers bei der Entscheidung, ob und wann im Rahmen des Straßenbaus/der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchgeführt werden, entsprechend ein. Auf Maßnahmen, die zurückgestellt werden, soll mit Begründung gesondert eingegangen werden.

Die Lärmaktionspläne müssen auch bei der Neuausrichtung, Fortschreibung und Festsetzung von Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen, überörtlichen Raumordnungsplänen und anderen Plänen (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Umweltplan) berücksichtigt werden und gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Eine Planungspflicht, d. h. die Verpflichtung zur Aufstellung eines Bauleitplans zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, besitzt die Lärmaktionsplanung aber nicht (vgl. Website Umgebungslärm NRW; MLUR; MUNLV 2008 b).

Auch bei der Festlegung Ruhiger Gebiete handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen (in die Abwägung einzu beziehen) sind.

1.3 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Ratingen ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Mettmann und gliedert sich in sechs Gemeindebezirke (Mitte, West, Tiefenbroich, Lintorf/Breitscheid, Hösel/Eggerscheidt, Homberg/Schwarzbach). Die insgesamt ca. 92.000 Einwohner verteilen sich auf ein Stadtgebiet von ca. 88,7 km². Ratingen grenzt im Süden und Westen an die Landeshauptstadt Düsseldorf, im Norden an die Städte Duisburg, Mülheim a. d. Ruhr und Essen sowie im Osten an die kreisangehörige Stadt Heiligenhaus und die Kreisstadt Mettmann.

Zu den Hauptlärmquellen zählen neben dem Großflughafen Düsseldorf International im Ratinger Westen und den Eisenbahnstrecken der Westbahn (Güterverkehr) sowie der S6 (Ratingen Ost und Hösel) diverse Hauptverkehrsstraßen. Zu den **Hauptverkehrsstraßen** zählen u.a. die in der Lärmkartierung des Landes aufgeführten Straßen und Autobahnen sowie Kreisstraßen. In dem Lärmaktionsplan Stufe II sind auf Basis einer Hot-Spot Analyse folgende Hauptverkehrsstraßen des innerstädtischen Straßennetzes betrachtet worden:

1) Ratingen Ost:

Ratingen Ost 1: Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße, Mülheimer Straße (innerhalb des Rings)

Ratingen Ost 2: Wilhelmring, Freiligrathring, Röntgenring

Ratingen Ost 3: Industriestraße (ab Bahnlinie) bis Röntgenring

2) Ratingen West:

Ratingen West 1: Düsseldorfer Straße (ab Europaring/Volkardeyer Straße)

Ratingen West 2: Grabenstraße

Ratingen West 3: Kaiserswerther Straße

Ratingen West 4: Süd-Dakota-Brücke (bis Stadionring), Hauser Ring (bis Lintorfer Straße)

- 3) Lintorf A52: Abschnitt der A 52 zwischen Krümmenweger Straße bis Rehhecke
- 4) Homberger Str.: Abschnitt zwischen Balcke-Dürr-Allee/Fester Str. bis Brachter Straße
- 5) Brachter Straße: Im Stadtteil Homberg zwischen Ortseingang im Westen bis Taubenweg
- 6) Kölner Straße: Im Bereich der Unterführung der A3 in Höhe Hummelsbeck
- 7) Lintorf: Tiefenbroicher Straße von Fritz-Bauer-Straße bis Speestraße

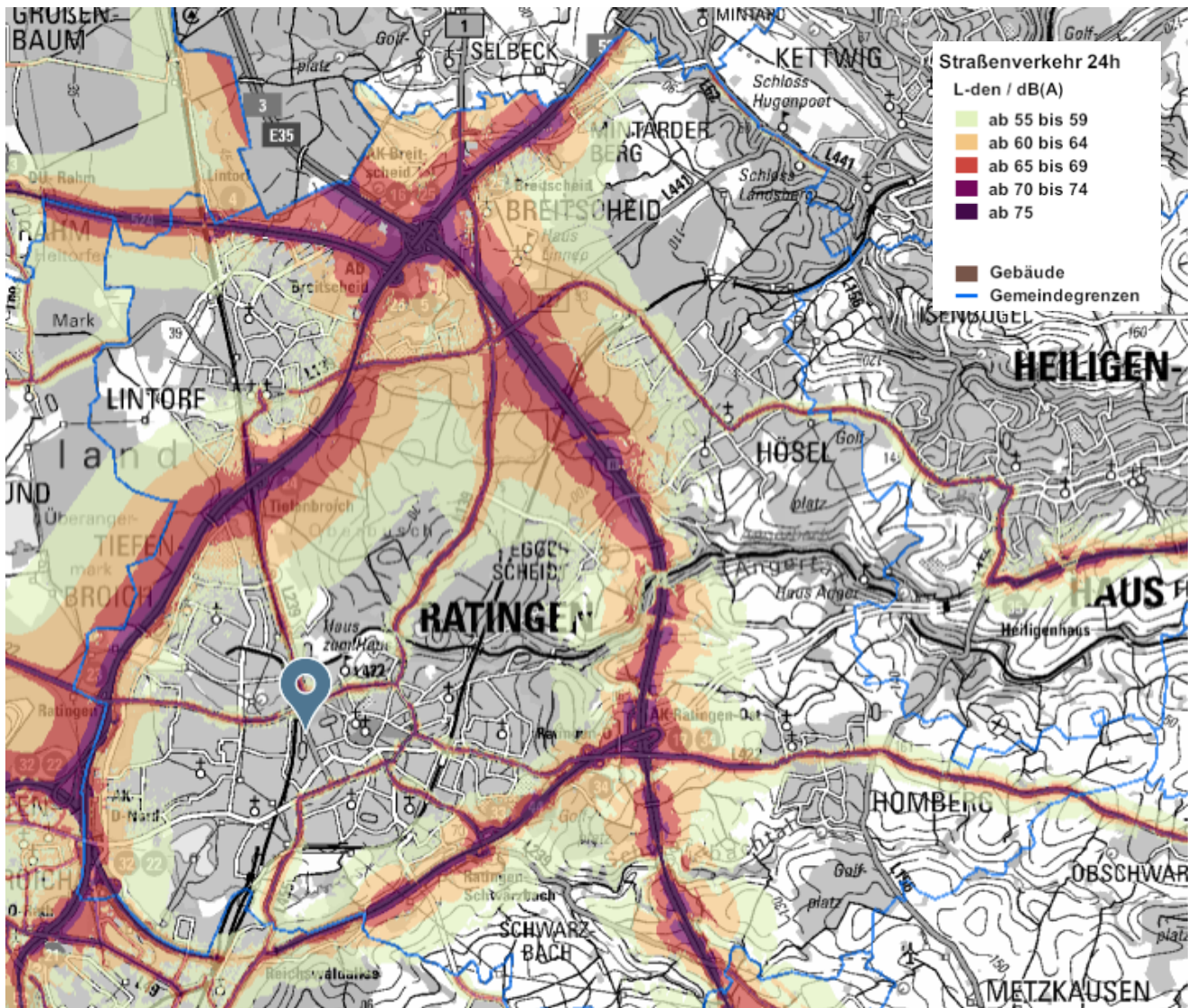


Abbildung 1: Lärmkartierung Ratingen, Straßenverkehrslärm mit Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de)

Die zu untersuchenden Straßen werden vom Land NRW festgelegt (bzw. vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen). Untersucht und kartiert werden Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsmengen von über 3 Mio. Kfz/Jahr (das entspricht etwa 8.200 Kfz/Tag). Die folgende Abbildung zeigt das Straßennetz der Bundesautobahnen, Bundes- sowie Landesstraßen und deren DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) pro Zahlstelle.



Abbildung 2: Verkehrsbelastung der Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen (umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de)

Das Eisenbahn-Bundesamt wirkt ebenfalls an der Erstellung der Lärmaktionspläne für die Kommunen und Städte in NRW mit. Dieses berechnet die Lärmbelastung für die **Hauptei-senbahnstrecken** und ermittelt auf Grundlage der erfassten Daten und der gesammelten Rückmeldungen im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligungen die Maßnahmen zum Lärm-schutz. Auch die Stadt Ratingen gab im Zuge der Beteiligung eine Stellungnahme zur Lärm-aktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamts für Ratingen ab. Die Stadt Ratingen ist an das Schienennetz des Bundes mit den Bahnhöfen Ratingen Ost und Ratingen Hösel ange-schlossen. Die Strecke der Linie S6 (Strecke 2400) verbindet die Großstädte Köln – Düs-seldorf – Essen und ist mit einem Verkehrsaufkommen von > 30.000 Zügen pro Jahr ent-sprechend hoch frequentiert. Diese Strecke wird ebenfalls im Rahmen der Lärmaktionspla-nung vom Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt. Außerdem führt die Rater Weststrecke

zwischen Düsseldorf – Duisburg (Strecke 2324) durch das Stadtgebiet. Hauptsächlich wird die Strecke durch den Schienengüterverkehr genutzt (ca. 110.000 Bewegungen pro Jahr), teilweise auch als Ausweichstrecke für den Fernverkehr der Deutschen Bahn.

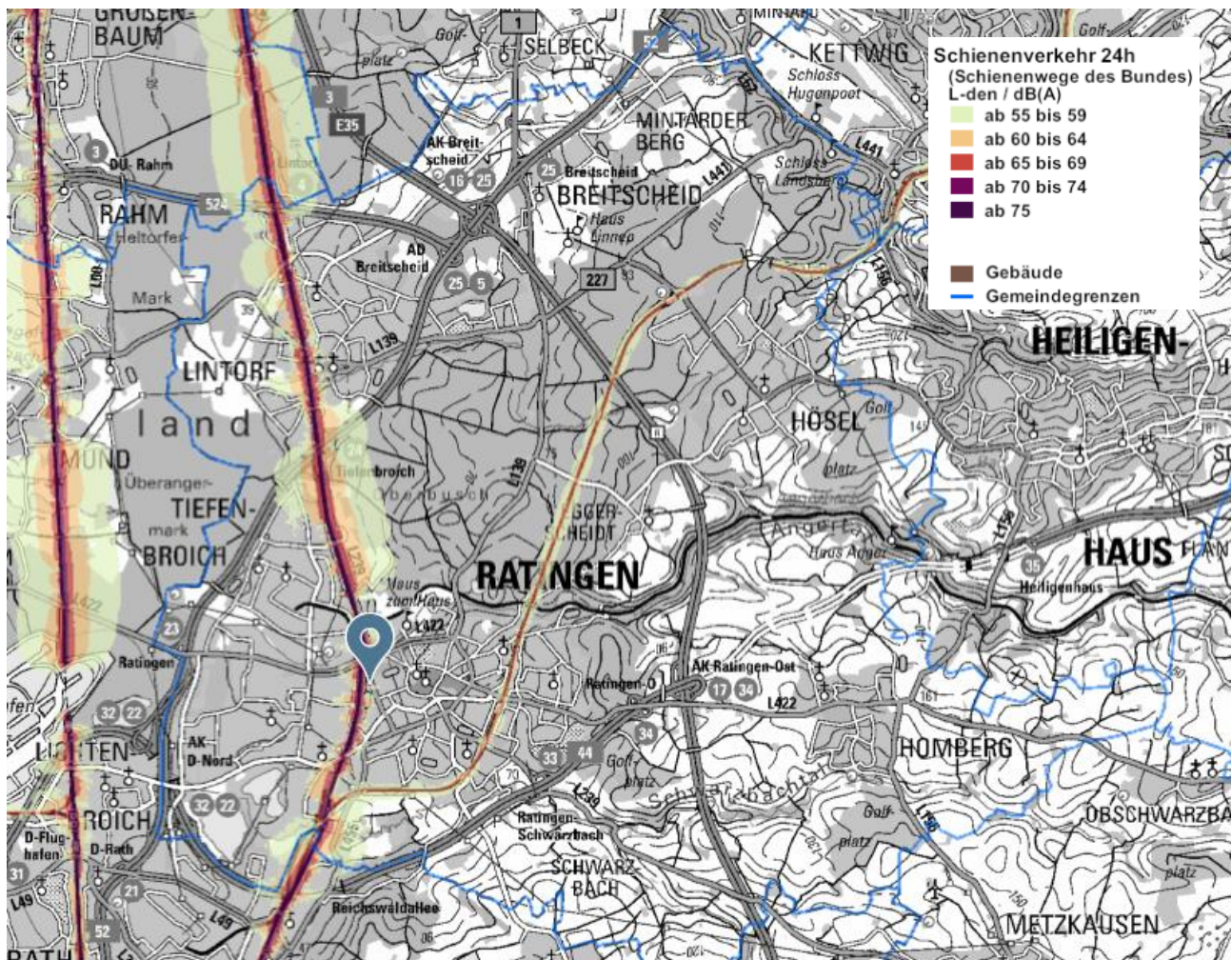


Abbildung 3: Lärmkartierung Ratingen, Schienenlärm an Haupteisenbahnstrecken (umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de)

Darüber hinaus ist die Stadt Ratingen auch dem Fluglärm des **Großflughafens** Düsseldorf ausgesetzt. Der Flughafen Düsseldorf hat bislang einen Maßnahmenkatalog (Stand September 2021) zum Schutz vor Fluglärm aufgestellt. Außerdem ist auch eine Karte zum Fluglärm in der Umgebungslärmkartierung veröffentlicht worden. Mit einem Flugverkehrsaufkommen von etwa 150.000 Flugbewegungen im Jahr 2023 ist der Flughafen Düsseldorf der viertgrößte Flughafen Deutschlands.

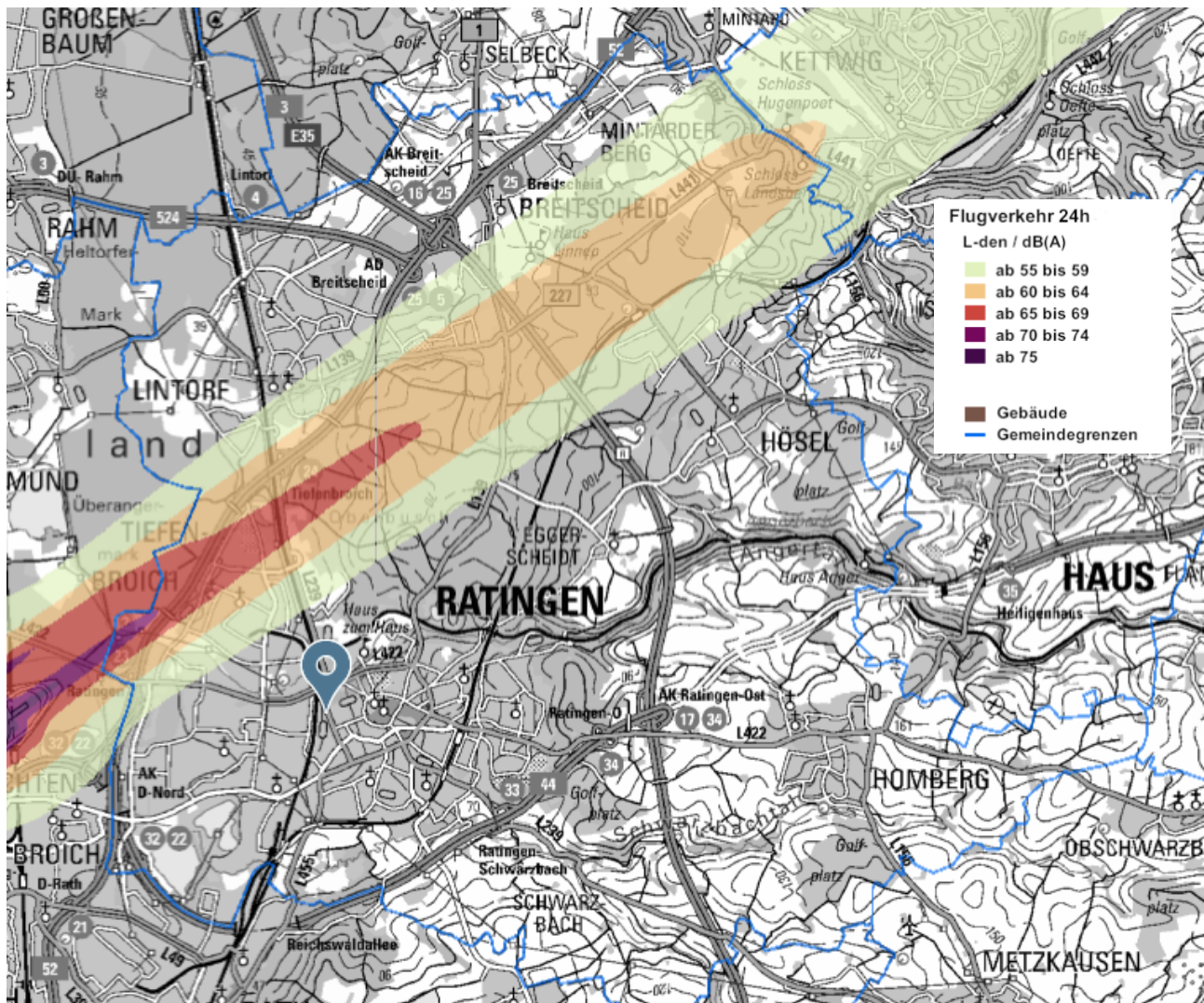


Abbildung 4: Lärmkartierung Ratingen, Fluglärm des DUS International Airport (umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de)

1.4 Rechtlicher Hintergrund

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

Die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen liegt im Ermessen der jeweiligen Gemeinde. Diese sollte aber unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben.

Ziel der Lärmaktionspläne soll auch sein, Ruhige Gebiete gegen eine Lärmzunahme zu schützen.

Zur Erstellung der Lärmkartierungen werden keine Messungen vor Ort durchgeführt. Alle relevanten Eingangsdaten (z. B. Lage und Nutzung der Gebäude, Einwohnerzahlen, Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrsmengen, Fahrbahnoberflächen, Lärmschutzbauwerke) wurden seitens des Landes NRW auf Basis des Jahres 2022 zusammengestellt und durch die jeweiligen Kommunen auf Aktualität geprüft. Die Lärmausbreitung des Verkehrs wurde mittels standardisierter Methodik in einem komplexen Rechenmodell ermittelt.¹

In den bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurde die Berechnung gemäß der 34. BImSchV §5 Abs. 1 durch vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), an Schienenwegen (VBUSch), an Flugplätzen (VBUF), durch Industrie und Gewerbe (VBUI) und zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) durchgeführt.

In der vierten Stufe wurde im Rahmen der europäischen Harmonisierung die europaweit einheitliche Berechnungsmethode CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods) eingeführt. Es handelt sich dabei um die Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates mit Änderungen vom 10. Januar 2018.

Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen wird ab der vierten Runde nach der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) ermittelt.

Daher sind die Lärmkarten der 4. Runde nicht oder nur schwer mit den Lärmkarten der vorherigen Runden vergleichbar. Die Änderungen betreffen die verwendeten Eingangsdaten, die Rechenverfahren und die Rundungsregel für die Pegelklassen. Häufig werden nun deutlich mehr lärmbeeinträchtigten Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat. Wirkungen von zwischenzeitlich ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen können nur sehr bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten abgelesen werden.

Weitere Hinweise zur Vorgehensweise bei der Lärmkartierung und zur Erläuterung der Rechtsvorschriften bieten die LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, die von der Bund-Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz veröffentlicht wurden.²

1.5 Geltende Lärmgrenzwerte

Geräusche werden sehr unterschiedlich wahrgenommen. Ob sie für eine Person eine Belastung darstellen, hängt von vielen Faktoren ab. So kann sich eine gesellige Gruppe über

¹ Für mehr Informationen zur Berechnung und Kartierung siehe auch: <https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermkartierung/ausarbeitung-der-laermkarten-nrw>

² LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung 27.01.2022, siehe: https://www.lai-immissionschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022_1654006649.pdf

laute Musik freuen, während die Nachbarn sich über dieselbe Musik ärgert, da sie am nächsten Tag früh aufstehen muss. Nachts werden Geräusche zudem eher als laut empfunden als tagsüber, wenn viele Lärmquellen aktiv und wir meist mit anderen Dingen beschäftigt sind.

Geräusche werden in Schallwellen übertragen. Je weiter die Geräuschquelle entfernt ist, desto schwächer werden diese Wellen. Die Stärke der Schallwellen nennt man Schalldruckpegel (umgangssprachlich: Lautstärke). Sie wird in Dezibel (dB) angegeben. Das große A, welches häufig hinter der Einheit dargestellt wird, beschreibt dabei einen international gebräuchlichen Bewertungsfilter, der die durch den Menschen wahrnehmbaren Frequenzen abbildet. Die Grenze des menschlichen Hörens liegt bei einem Dezibel. Lautstärken um 50 dB(A) sind allgemein noch angenehm, bei etwa 100 dB(A) wird es in der Regel unangenehm und bei rund 120 dB(A) wird Lärm sogar schmerzhaft wahrgenommen.

Dabei sind 100 dB(A) jedoch nicht doppelt so laut wahrzunehmen wie 50 dB(A). Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut: das bedeutet, dass nicht die einfachen Rechenregeln gelten, sondern mit Logarithmen gerechnet wird. Werden zwei Schallpegel von je 50 dB(A) addiert, so ergibt dies nicht 100 dB(A), sondern 53 dB(A). 3 dB(A) mehr entsprechen also bereits einer Verdoppelung der Schallintensität.

Als Richtwert im Verkehr führt die Halbierung des Verkehrsaufkommens seinerseits zu -3 dB(A). Dies entspricht jedoch gerade einmal der menschlichen Wahrnehmungsgrenze und erst bei einer Reduktion um -10 dB(A) wird die Lautstärke als nur noch halb so laut empfunden. Subjektive und psychologische Faktoren können hierbei zudem eine individuell bedeutende Rolle spielen (z. B. Vibrationen, die Sicht auf den Verkehr, plötzliche Geräusche wie Hupen).

Lärmindizes nach Artikel 5 Umgebungslärmrichtlinie

Laut der Umgebungslärmrichtlinie soll der Lärm in den Kartierungen nach definierten Lärmindizes, angegeben in Dezibel, erfasst werden. Diese beziehen sich auf die Tageszeiten L_{day} (6:00-18:00 Uhr), L_{evening} (18:00-22:00 Uhr) und L_{night} (22:00-6:00 Uhr). Zusammenfassend müssen in den Lärmkarten der Index für den gesamten Tag L_{den} (day, evening, night) und der L_{night} für jede Lärmart getrennt dargestellt werden.

Beurteilungspegel für Ratingen

Als Beurteilungspegel werden die Lärmwerte benannt, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Bewertung und Priorisierung der Lärmbelastung herangezogen werden. Die angesetzten Beurteilungspegel sind im Rahmen des Lärmaktionsplans zu benennen. In der Stufe 4 ist es den Kommunen weitgehend freigestellt, wo sie den Beurteilungspegel setzen wollen, es gibt jedoch unterschiedliche Empfehlungen und Untersuchungen dazu.

Es wurden ausschließlich die Lärmgrenzwerte gem. Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung verwendet. Diese Lärmgrenzwerte setzen sich wie folgt zusammen und entsprechend auch dem Auslösewerten für die in Kapitel 2.2 von Verkehrslärm betroffenen Personen:

Geltungsbe- reich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Än- derung von Straßen und Schienenwegen (Lärm- vorsorge) Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schie- nenwegen des Bundes Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für stra- ßenverkehrsrechtli- che Lärmschutz- maß- nahmen Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäu- ser, Schulen	57/47	64/54	70/60
Reines (WR) und Allgemei- nes Wohn- gebiet (WA)	59/49	64/54	70/60
Dorf-/Kern-/ Mischgebiet	64/54	66/56	72/62
Urbanes Ge- biet	64/54	-	-
Gewerbege- biet	69/59	72/62	75/65

2 Bewertung der Ist-Situation

In den folgenden Abschnitten werden die Zahlen der lärmbelasteten Personen, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden sowie die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in Ratingen aufgelistet. Diese Zahlen wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen ermittelt und sind öffentlich über das Umgebungslärmportal NRW zugänglich (www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de). Die Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} sowie ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind, wurde vom Eisenbahn-Bundesamt im Entwurf Lärmaktionsplan im Jahr 2023 veröffentlicht (www.eba.bund.de).

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Im Folgenden werden die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse der Lärmkartierungen (siehe strategische Lärmkarten im Anhang) für die Stadt Ratingen dargestellt und ausgewertet.

Belastung durch Straßenverkehr (Hauptverkehrsstraßen)

Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (nach der aktuell angewandten Berechnungsmethode):

Straße	55-60 dB(A)	61-65 dB(A)	66-70 dB(A)	71-75 ab(A)	>75 db (A)	Gesamt
L _{DEN}	13.239	6.937	3.991	938	330	25.435
	50-54 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	>70 dB(A)	Gesamt
L _{NIGHT}	9.336	4.966	1.194	200	4	15.700

Die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Ratingen:

L _{DEN} db(A)	ab 55:	ab 65:	ab 75:
Größe in km ²	47,88	16,25	3,51

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

L _{DEN} db(A)	ab 55:	ab 65:	ab 75:
Wohnungen	12.110	2.503	157
Schulgebäude	31	6	0
Krankenhausgebäude	8	7	0

Belastung durch Schienenverkehr (Haupteisenbahnstrecken)

Im November 2023 hat das EBA eine aktualisierte Fassung der Lärmaktionsplanung veröffentlicht und für Ratingen folgende Werte dargestellt:

Schiene	55-60 dB(A)	61-65 dB(A)	66-70 dB(A)	71-75 ab(A)	>75 db (A)	Gesamt	
L _{DEN}	2.716	1.251	566	27	8	4.568	
	45-49 dB(A)	50-54 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	>70 dB(A)	Gesamt
L _{NIGHT}	3.958	2.385	960	346	16	1	7.666

Belastung durch Flugverkehr (Großflughäfen)

Nach der aktualisierten Berechnungsmethodik sind folgende Werte durch den Fluglärm ermittelt worden:

Großflughafen	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	ab 75 dB(A)	Gesamt
L _{DEN}	7.365	3.671	1.737	0	0	12.773
	50-54 dB(A)	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	ab 70 dB(A)	
L _{NIGHT}	2.593	1.855	40	0	0	4.488

Die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Ratingen:

L _{DEN} dB(A)	ab 55:	ab 65:	ab 75:
Größe in km ²	22,79	2,16	0,00

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

L _{DEN} dB(A)	ab 55:	ab 65:	ab 75:
Wohnungen	6.082	827	0
Schulgebäude	4	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Gesamtbelastung durch Lärm in Ratingen

In der folgenden Auflistung sind die jeweiligen Gesamtergebnisse noch einmal vergleichend dargestellt:

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L _{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	Straßen > 3 Mio. KFZ/Jahr: 25.435 Personen
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L _{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	Straßen > 3 Mio. KFZ/Jahr: 15.700 Personen
... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L _{DEN} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:	Messung EBA (2023): 4.568 Personen
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L _{Night} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:	Messung EBA (2023): 7.666 Personen
... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L _{DEN} durch Lärm von Großflughäfen ausgesetzt sind:	12.773 Personen
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L _{Night} durch Lärm von Großflughäfen ausgesetzt sind:	4.488 Personen

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

Aufgelistet sind Personen, die von Messwerten oberhalb der Orientierungswerte tagsüber gem. den Richtwerten der DIN18005 betroffen sind. Da es sich bei den untersuchten Streckenabschnitten um den Geltungsbereich des Gebietes handelt, sind folgend alle betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner über dem Auslösewert $L_{DEN} > 65$ dB aufgeführt:

- 1) Ratingen Ost: 480 Personen
- 2) Ratingen West: 309 Personen
- 3) Lintorf A52: 155 Personen
- 4) Homberger Straße: 84 Personen
- 5) Brachter Straße: 51 Personen
- 6) Kölner Straße: 71 Personen
- 7) Tiefenbroicher Straße: 60 Personen

Insgesamt sind 1.210 Einwohner mit $L_{DEN} > 65$ dB für den Straßenverkehr > 3 Mio. KFZ/Jahr betroffen. Die Zahlen beziehen sich ausschließlich auf die untersuchten Streckenabschnitte.

Unter Betrachtung des Fluglärms sind weitere 1.737 Personen und des Bahnلärms sind weitere 601 Personen betroffen.

In Summe sind entsprechend 3.584 Personen oberhalb des Orientierungswertes von $L_{DEN} > 65$ dB betroffen. Nach der Anlage III der LAI-Hinweise kann für ischämischer Herzkrankheiten durch Lärm eine Inzidenzrate von 540 je 100.000 Einwohnenden pro Jahr zugrunde gelegt werden. Für Ratingen bedeutet das auf dieser Grundlage, dass ca. 20 Fälle ischämischer Herzkrankheiten durch Verkehrslärm.

Die Erfassung gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen erfolgt gemäß Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie. Dabei werden die Expositions-Wirkungs-Beziehungen für jede Art von Lärmquelle separat berücksichtigt. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die von der WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlicht wurden. Die Gültigkeit erstreckt sich auf ausreichend große und repräsentative Bevölkerungspopulationen. Die Ergebnisse können jedoch für kleinere Populationen nicht in jedem Fall als repräsentativ betrachtet werden. Weitere Hinweise zur Abschätzung der betroffenen Anzahl bietet u.a. Kapitel 8.2 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Belastung durch das Hauptstraßenverkehrsnetz:

Die Gebiete Lintorf, Ratingen West sowie Tiefenbroich sind, neben dem erhöhten Lärm durch das Hauptstraßenverkehrsnetz, auch zusätzlich stark durch den Lärm des Großflughafens Düsseldorf International und der Bahn der Westbahnstrecke betroffen.

Durch das fehlende Teilstück der A44 ist Homberg (Brachter Str.) besonders betroffen.

Belastung durch den Großflughafen:

Gemäß der Lärmkartierung sind die Stadtteile Breitscheid, Lintorf, West und Tiefenbroich besonders aufgrund des teilweise direkt angrenzenden Flughafens Düsseldorf (> 150.000 Flugbewegungen pro Jahr) betroffen. Teilweise liegt der Belastungswert bei über 70 db(A). Die Ergebnisse aus der aktualisierten Berechnungsmethodik auf Seite 17 unter dem Punkt 2.1 „Belastung durch Flugverkehr (Großflughäfen)“ zeigen, dass es in Ratingen keine Betroffenen mit einer Belastung über 70 dB(A) gibt.

Der Lärm ist seitens der Kommune nur bedingt beeinflussbar, da die Regelungen international bzw. auf Bundes- und Landesebene getroffen werden.

Allerdings ist hervorzuheben, dass die Stadt Ratingen auch in Funktion der Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission insbesondere daran mitwirken kann, dass es zu keiner weiteren Verschlechterung der Belastungssituation kommt.

Belastung durch das Hauptschienenennetz:

Lärmmindernde Maßnahmen für Anwohnende an den Bahntrassen sind bisher noch nicht weiterführend untersucht worden und liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Ratingen.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat im November 2023 den Entwurf zum Lärmaktionsplan Stufe 4 veröffentlicht. Dieser ist auf der Seite des EBA einsehbar: www.eba.bund.de

Die Stadt Ratingen hat zu diesem Entwurf eine Stellungnahme beim EBA eingereicht, um deutlich auf die Lärmbelastung durch den Güterverkehr auf der Weststrecke hinzuweisen.

3 Maßnahmenplanung

Aufbauend auf den Analysen, Kartierungsergebnissen und den Hinweisen aus der Öffentlichkeit wurden Strategien und Maßnahmen zur Minderung der schädlichen Lärmwirkungen durch den Straßenverkehr in Ratingen erarbeitet. Die Bereits vorhandene Maßnahmen sowie die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre werden in Form von Steckbriefen unter 5.2 Maßnahmensteckbriefe und Wirkungsanalyse ab Seite 27 detailliert aufgeführt. Die Steckbriefe beinhalten auch Erläuterungen des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahmen. Die Steckbriefe sind entsprechend der Einteilung der Straßenzüge aus Kapitel 1.3 aufgebaut und durch zwei weitere Lärmschwerpunkte (Steckbrief 8 und 9: Krummenweger Straße und Mülheimer Straße nördlich des Hauser Rings/Kreuzstraße) ergänzt worden.

3.1 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hauptlärmquellen des Verkehrslärms sind und bleiben in Ratingen die klassifizierten Straßen. Daher soll auch langfristig auf die zuständigen Straßenbaulastträger (Bund, Land) eingewirkt werden, alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms umzusetzen. Dazu gehört insbesondere der zukünftige Einsatz lärmarmer / lärmoptimierter Fahrbahnoberflächen auch in den Ortsdurchfahrten.

Zudem tragen die zuvor genannten Maßnahmen auch langfristig zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms bei.

Außerdem bewirkt die Aufstellung eines Mobilitätskonzepts mit der darauf aufbauenden Umsetzung von Maßnahmen u.a. zur Stärkung des Umweltverbundes, auf langfristige Sicht eine Lärminderung.

Darüber hinaus wird in den Planungen der Verkehrsflächen und des Straßenraums im besiedeltem Bereich auf die Bevorrechtigung des KFZ-Verkehrs verzichtet und teilweise sogar Flächen für den KFZ-Verkehr reduziert. Dies führt zu einer Lärminderung durch den KFZ-Verkehr und stärkt gleichzeitig den Fuß- und Radverkehr.

Eine Optimierung des ÖPNV-Angebots und eine daraus resultierende Verlagerung des KFZ-Verkehrsauskommens auf den ÖPNV trägt durch Reduzierung der KFZ-Verkehrsmenge und somit auch zur Lärminderung bei.

3.2 Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist es auch Ziel des Lärmaktionsplanes, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“.

Entsprechend der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d.h. solche die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen. Vielmehr setzt das Vorhandensein ruhiger Gebiete voraus, dass diese zuvor von der Gemeinde festgelegt worden sind. Die Entscheidung über „ruhige Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, obliegt dabei der zuständigen Behörde – also der Stadt Ratingen.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete gilt, dass diese primär den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen müssen, mit den vorhandenen Daten der Stadt Ratingen bestimmbar sind und den Ansprüchen der Erholungssuchenden entsprechen. Es können drei Definitionen für ruhige Gebiete herangezogen werden:

- ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie mit großen, zusammenhängenden Freiflächen, die Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen,
- innerstädtische Erholungsflächen, die nicht immer geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben. Sie sind so groß, dass sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie sowie
- schließlich alle weiteren vor Lärm schützenswerten Flächen.

Nach § 47 d Abs. 2 Bundes - Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll ein Ziel der Lärmaktionspläne sein, sog. "ruhige Gebiete" vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Bislang gibt es allerdings keine verbindlichen Kriterien, d. h. Ziel- bzw. Schwellenwerte für ruhige Gebiete sind bisher noch nicht national geregelt oder vorgegeben worden.

Die Stadt Ratingen hat sich daher an die Empfehlungen der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz gehalten. Für die Einschätzung der ruhigen Gebiete sind großflächige Pegelbereiche von < 50 dB (A) herangezogen worden. Diese sind bereits in der LAP Stufe II ermittelt worden und in Stufe 4 lediglich auf Bebauung von neuen Straßen überprüft worden. Da in den Gebieten keine neuen Straßen gebaut worden sind, bleiben die Gebiete bestehen.

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets	Art des ruhigen Gebiets	Schutzmaßnahmen
1.	Angertal	Waldgebiet + Landwirtschaft	Vermeidung Verkehrswege und Gewerbegebiet
2.	Homberg-Süd	Landwirtschaft	Vermeidung Verkehrswege und Gewerbegebiet
3.	Schwarzbach	Landwirtschaft	Vermeidung Verkehrswege und Gewerbegebiet
4.	Eggerscheidt-Süd	Waldgebiet	Vermeidung Verkehrswege und Gewerbegebiet
5.	Ratingen Ost	Ruhiges Wohngebiet	Vermeidung Verkehrswege und Gewerbegebiet

Zusätzlich ist im Rahmen der Berichterstattung der Lärmaktionsplanung über das Umweltbundesland an die EU-Kommission die räumliche Ausdehnung der jeweiligen ruhigen Gebiete in georeferenzierter Form zu übermitteln. Die Shape-Datei ist erstellt worden und folgend dargestellt.

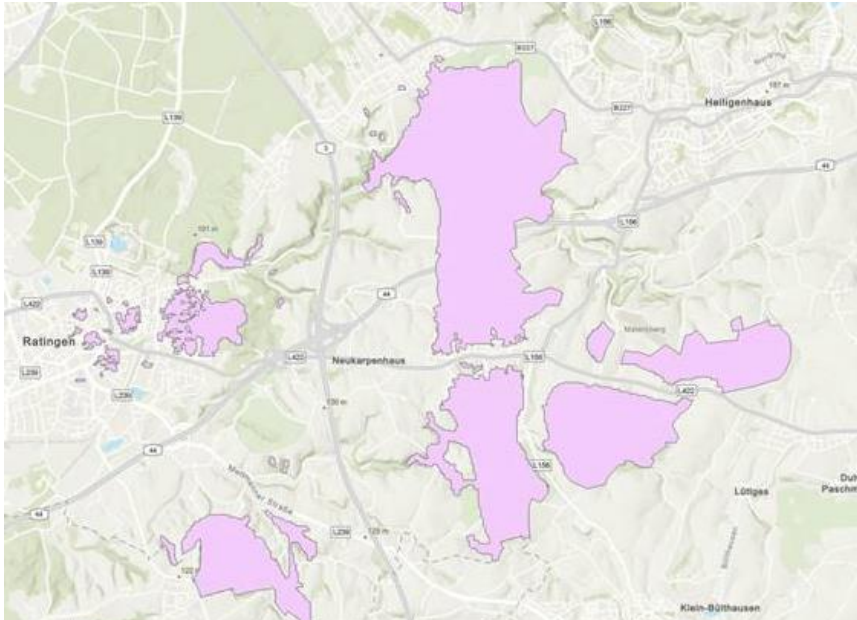


Abbildung 5: Ruhige Gebiete (eigene Darstellung)

Rechtliche Wirkung der Ausweisung als ruhiges Gebiet

Bei der Festlegung von Ruhigen Gebieten handelt es sich – wie auch bei den sonstigen Inhalten des LAP – um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgerinnen zu berücksichtigen sind (§47d Abs. 6 BImSchG). Ist eine Fläche als Ruhiges Gebiet ausgewiesen, so löst dies die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, den Schutzauftrag, der mit der Festsetzung als Ruhiges Gebiet verbunden ist, zu berücksichtigen. So muss der Lärmschutz des Ruhigen Gebiets zukünftig in der Abwägung anderer Planungen (z. B. Bauleitplanung) besondere Berücksichtigung finden. Die Notwendigkeit von Maßnahmen, Eingriffen und Planungen, die erwartungsgemäß zu einer Erhöhung der Lärmbelastung dort beitragen werden, muss dann nachvollziehbar begründet werden – sofern sie denn erforderlich sind. Weitergehende planungsrechtliche Festlegungen (bspw. der Schutz dieser Gebiete vor Überbauung bzw. störender Anbauung in der Flächennutzungsplanung oder in der Bauleitplanung) sind in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsträgerinnen zu formulieren, konkrete Maßnahmen (bspw. Verkehrsregelungen) sind im Einvernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden (bspw. Straßenverkehrsbehörde) auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts zu entwickeln.

Zum Schutz der Ruhigen Gebiete kommen laut UBA 2018 v. a. folgende Möglichkeiten in Betracht:

- Überprüfung von Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren
- Vermeidung von Siedlungserweiterungen
- Schaffung von Pufferzonen
- Aufnahme in Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm und damit einhergehend die Nutzung des entsprechenden Planungsinstrumentariums
- Des Weiteren kommen Maßnahmen der Lärmsanierung und Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwälle in Betracht. Auch Verkehrsberuhigung oder -verlagerung im Umfeld kann sich positiv auswirken, sofern im Gegenzug dadurch nicht andere sensible Siedlungsbereiche stärker belastet werden.

3.3 Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich durch die vorgesehenen Maßnahmen der Lärm reduziert

Ausgehend von Personen, die aktuell über LDEN 55 dB liegen und an Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsstärke von < 3 Mio. KFZ/Jahr wohnen (gem. Kapitel 2.1 rund 25.000 Personen), werden ca. 5.000 Personen (ca. 15-20%) durch lärm mindernde Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren entlastet bzw. sind durch bereits erfolgte Maßnahmen entlastet worden. Die beschriebenen Maßnahmen wirken gem. dem Leitfaden „Lärm minderungseffekte von Maßnahmen“ des UBA um mind. -1 dB, sodass diese für die Abschätzung herangezogen werden können.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

In diesem Kapitel sind die Ergebnisse der ersten und zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst.

Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 04. März bis zum 07. April 2024 hatte die Öffentlichkeit in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit, sich online über den Lärmaktionsplan zu informieren und entsprechende Stellung zu nehmen.

Im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung sind für die Bürger/innen Meldungskategorien festgelegt worden, um eine gezielte Auswertung durchführen zu können. Die Kategorien bestanden aus Lärmquellen Flugverkehr, KFZ-Verkehrsaufkommen, Schwerlastverkehr, KFZ-Fahrgeschwindigkeiten, Eisenbahnverkehr sowie sonstigen Lärmquellen.

In dem angegebenen Zeitraum sind insgesamt 37 Meldungen über das Portal „Beteiligung NRW“ eingegangen. Davon entfallen 14 Meldungen auf das erhöhte Verkehrsaufkommen, 13 auf KFZ-Fahrgeschwindigkeiten, 3 auf den Flugverkehr, 3 auf den Schwerlastverkehr, 2 auf den Eisenbahnverkehr sowie 2 auf sonstige Lärmquellen. Jedoch gibt es auch Melder/innen, die in ihren Kommentaren mehrere Lärmquellen (etwa KFZ-Verkehrsaufkommen und Flugverkehr) gemeldet haben. In den Kommentaren ist die Verwaltung dann auf beide Lärmquellen eingegangen.

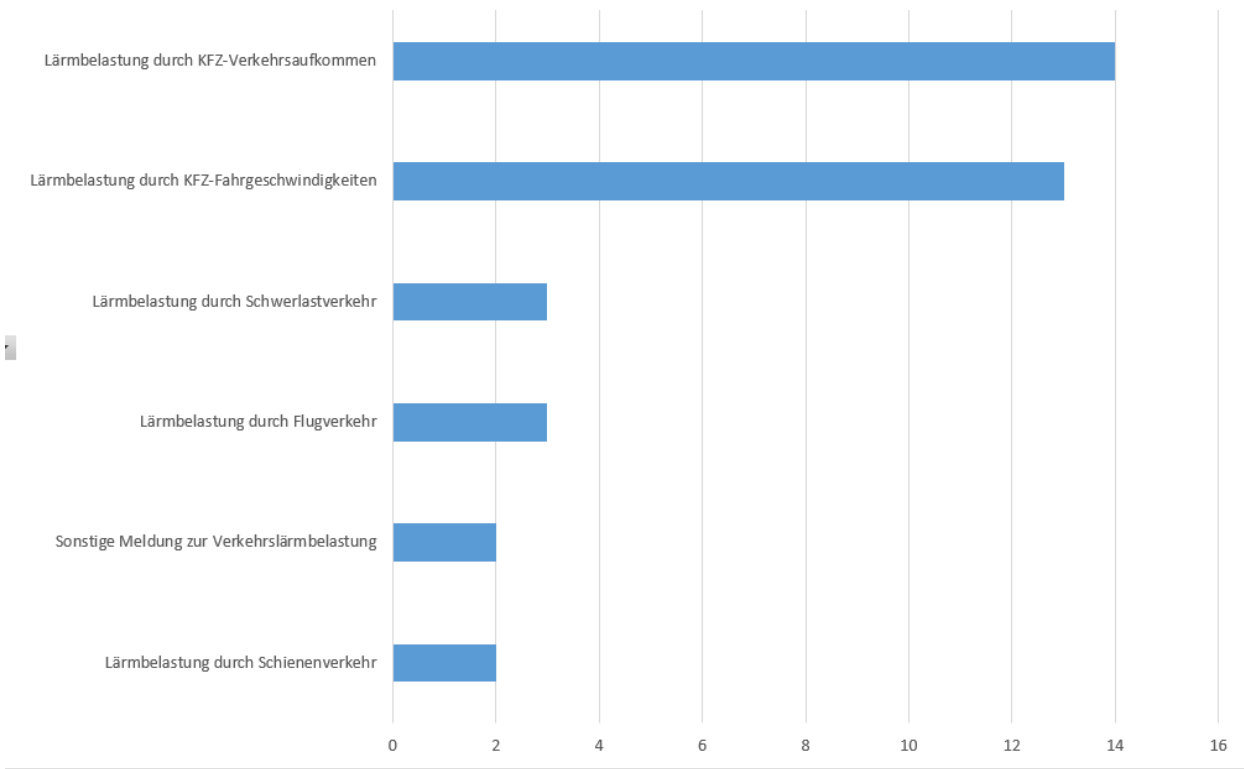


Abbildung 6: Gemeldete Lärmarten der Öffentlichkeitsbeteiligung März 2024

Aus den Ergebnissen lassen sich zudem auch geographische Schwerpunkte ableiten. Die Mehrheit der Meldungen basieren auf Lärmquellen der in Punkt 1.2 untersuchten Hauptlärmquellen. Teilweise sind die gleichen Straßen aufgelistet (u.a. Europaring, Krummenweiger Straße), teilweise auch unmittelbar angrenzende Straßen (u.a. Hauser Ring, Cromforder Allee). Aber auch bisher noch nicht in den ersten drei Stufen betrachtete Straßen sind gemeldet worden, da diese vorher < 3 Mio. KFZ/Tag aufwiesen oder außerhalb des gemessenen Fluglärms liegen.

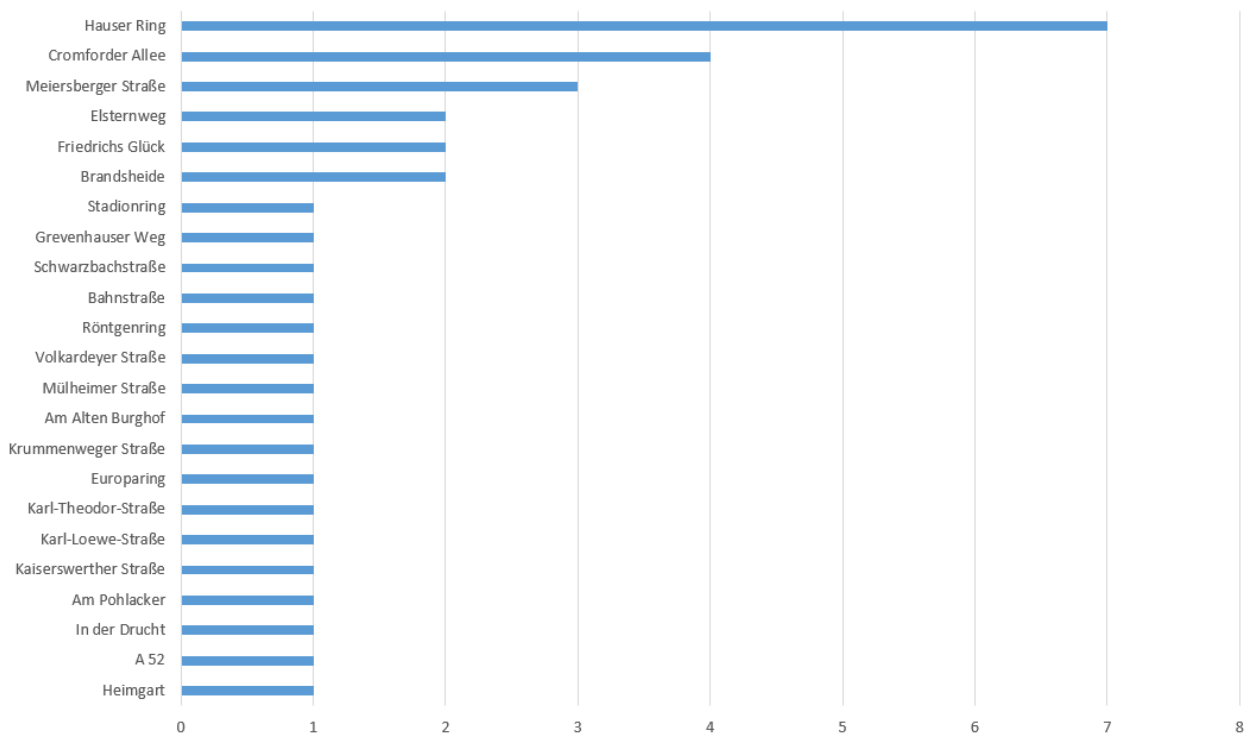


Abbildung 7: Gemeldete Straßen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung März 2024

Als mögliche Maßnahme zur Lärminderung prüft die Verwaltung an diversen gemeldeten Stellen die Anordnung von Tempo 30 Strecken bzw. Zonen bzw. Tempo 50 oder 70 an Straßen außerorts. Außerdem wird zukünftig gerade bei Deckensanierungen in den gemeldeten Straßen (und bereits betrachteten Straßen) auf einen Einbau von lärmminderndem Asphalt geachtet.

Bei Meldungen zum Fluglärm, Geschwindigkeitsüberschreitungen (Kontrolle), Geschwindigkeitsreduzierungen auf den umliegenden Autobahnen oder die verstärkte Verkehrsbelastung durch den Verkehr aufgrund des fehlenden Teilstücks der A44 gibt die Verwaltung die Meldungen entsprechend an die dafür zuständigen Behörden weiter.

Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 10. bis zum 24. Juli 2024 ist der Entwurf des Lärmaktionsplans (Stufe 4) öffentlich ausgelegt und die Gelegenheit gegeben worden, Kommentare dazu anzugeben. Über das Beteiligungsportal Beteiligung NRW sind insgesamt 19 Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern eingegangen.

Zudem sind die sogenannten Träger öffentlicher Belange sowie sonstige Behörden aufgefordert worden, zum Entwurf Stellung zu beziehen. Von insgesamt 23 TÖBs haben 15 eine Stellungnahme abgegeben.

Die Stellungnahmen sind analog zu den Stellungnahmen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengestellt, abgewogen und ggf. in den finalen Bericht zum Lärmaktionsplan integriert.

5 Evaluierung des Aktionsplans

Bei der in spätestens 5 Jahren anstehenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen erneut berechnet.

Für die Erarbeitung des Lärmaktionsplans der Stufe 4 stellt die Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) die Grundlage dar, die für alle relevanten Hauptverkehrsstraßen einheitlich ermittelt wurde. Dafür wurden die Gegebenheiten entlang der vielbefahrenen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen untersucht und die Lärmwirkung mittels Simulationsmodell berechnet. Das neue Berechnungsverfahren ist ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) und seit dem 31. Dezember 2018 vorgeschrieben. Es kommt erstmals bei der 4. Runde der Lärmkartierung zur Anwendung. Daher sind die Lärmkarten der 4. Runde nicht mit den Lärmkarten der vorherigen Runden vergleichbar (www.umgebungslaerm.nrw.de).

5.1 Grundsätzliches Vorgehen

Auf der Grundlage des aktuell noch gültigen Ratinger Lärmaktionsplans und der vom LANUV NRW erstellten aktuellen Lärmkartierung mit neuem Berechnungsverfahren sowie den Anmerkungen, Kommentaren und Meldungen aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die bestehenden Maßnahmensteckbriefe überarbeitet.

Die nun vorliegenden Steckbriefe 1-7 wurden im Rahmen der letzten Lärmaktionsplanung von ACCON GmbH Gewerbering 5 in 86926 Greifenberg zusammen mit dem Büro Stadtverkehr, Mittelstraße 55 in 40721 Hilden erstellt und aktuell evaluiert und fortgeschrieben. Die Steckbriefe 8 und 9 sind aufgrund des geänderten Berechnungsverfahrens neu hinzugekommen.

Die Maßnahmensteckbriefe stellen Maßnahmen dar, welche in den betroffenen Gebieten in Frage kommen könnten, aber einer genaueren Überprüfung unterzogen werden müssen, bevor diese zum Einsatz kommen könnten. Letzten Endes besteht das Ziel der einzelnen Maßnahmen darin, eine wirksame Minderung der Lärmbelastungen in den in der Berechnung ermittelten lärmbelasteten Bereichen zu erwirken.

Im jeweiligen Steckbrief werden verschiedene kurz- bis mittelfristige sowie langfristige Maßnahmen aufgezeigt. Die aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Verminderung haben entsprechend des jeweiligen Realisierungsaufwandes unterschiedliche Umsetzungshorizonte. Unter kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen werden Maßnahmen gefasst die bereits innerhalb von 1-5 Jahren umgesetzt werden können (also in den jeweiligen

Evaluierungsintervallen des Lärmaktionsplans). Es handelt sich dabei vor allem um verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Temporeduzierung, Fahrverbote etc.). Zwar ist die Beschilderung ein wichtiger Bestandteil (z.B. Ausweisung als Tempo 30), jedoch spielen hier auch bauliche Maßnahmen (z.B. Kreisverkehre, Querungsstellen) eine gewisse Rolle, wenn es darum geht die Geschwindigkeit zu reduzieren. Maßnahmen vor allem im Bereich der Bauleitplanung sowie der Entwicklung innerhalb der städtebaulichen Entwicklung zählen hingegen zu den mittel- bis eher langfristigen Maßnahmen (5-10 Jahre).

Die bislang erfolgten Maßnahmen sind am Ende des jeweiligen Steckbriefes aufgeführt.

5.2 Maßnahmensteckbriefe und Wirkungsanalyse

Nachfolgend sind auf Basis der Hot-Spot Analyse aus der Lärmaktionsplanung Stufe II für folgende Straßen die Maßnahmensteckbriefe eingeteilt worden. Diese sind nicht auf die Stadtteile bezogen. Die Steckbriefe 8 und 9 wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 4 neu erstellt.

Steckbrief 1) Ratingen Ost:

Ratingen Ost 1:	Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße, Mülheimer Straße (innerhalb des Rings)
Ratingen Ost 2:	Wilhelmring, Freiligrathring, Röntgenring, Europaring
Ratingen Ost 3:	Industriestraße (ab Bahnlinie) bis Röntgenring

Steckbrief 2) Ratingen West:

Ratingen West 1:	Düsseldorfer Straße (ab Europaring/Volkardeyer Straße)
Ratingen West 2:	Grabenstraße
Ratingen West 3:	Kaiserswerther Straße
Ratingen West 4:	Süd-Dakota-Brücke (bis Stadionring), Hauser Ring (bis Lintorfer Straße)

Steckbrief 3) Lintorf A52:

Abschnitt der A 52 zwischen Krummenweger Straße bis Rehhecke

Steckbrief 4) Homberger Straße:

Abschnitt zwischen Balcke-Dürr-Allee/Fester Str. bis Brachter Straße

Steckbrief 5) Brachter Straße:

Im Stadtteil Homberg zwischen Ortseingang im Westen bis Taubenweg

Steckbrief 6) Kölner Straße:

Im Bereich der Unterführung der A3 in Höhe Eschenweg

Steckbrief 7) Lintorf:

Tiefenbroicher Straße von Fritz-Bauer-Straße bis Speestraße

Steckbrief 8) Krummenweger Straße**Steckbrief 9) Mülheimer Straße**

Nördlich des Hauser Rings/Kreuzstraße

Im Folgenden ist die Legende zu den Lärmkartierungen der jeweiligen Karten abgebildet:

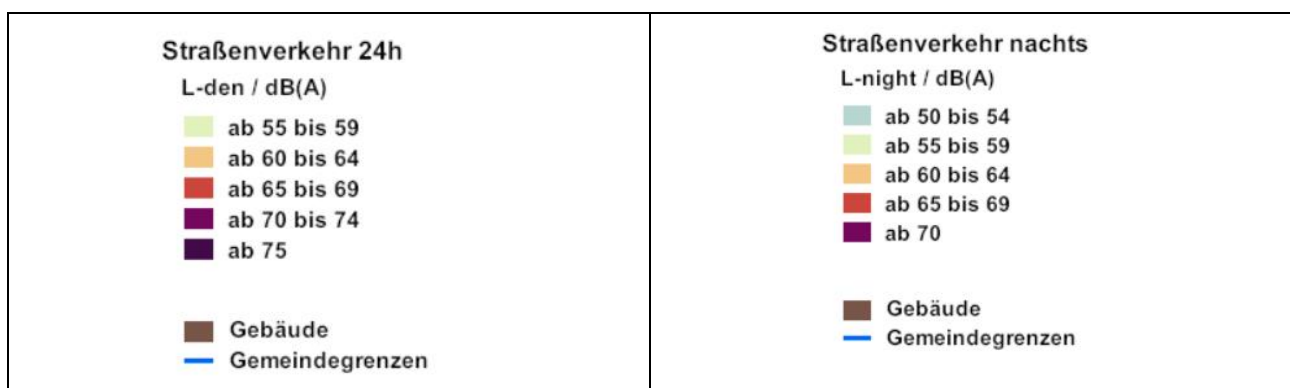


Abbildung 8: Legende zu den Lärmkartierungen der jeweiligen Karten LDen und LNight

Hinweise:

Für die Maßnahmensteckbriefe 1 und 2 wurden für die jeweiligen Straßenabschnitte eine sinnvolle räumliche Aufteilung vorgenommen.

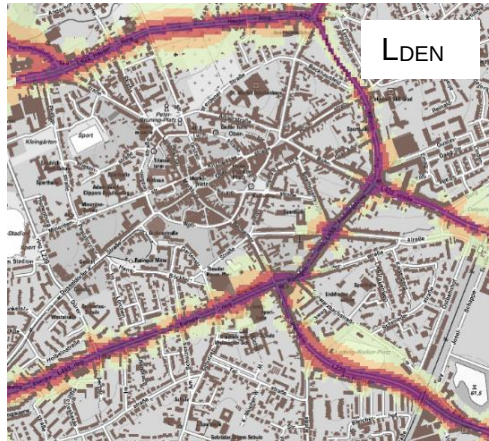
In grauer Schrift werden die Inhalte aus dem bestehenden Lärmaktionsplan aufgeführt. In schwarzer Schrift sind die Neuheiten für den Lärmaktionsplan Stufe 4 formuliert.

Das Bildmaterial aus den Lärmkarten ist entnommen aus <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Steckbrief 1: Ratingen Ost

Industriestraße (ab Bahnlinie), Röntgenring, Freiligrathring, Wilhelmring, Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße, Mülheimer Straße (innerhalb des Rings)

Verortung



Beschreibung

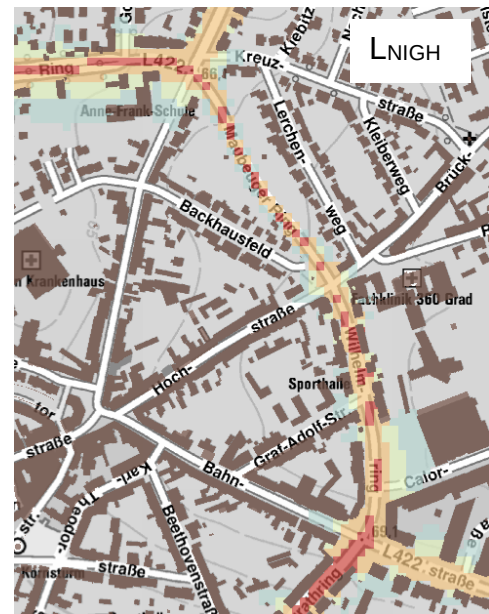
Der Bereich Ratingen Ost umfasst die Industriestraße (ab Bahnlinie), Röntgenring, Freiligrathring, Wilhelmring, Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße, Mülheimer Straße (innerhalb des Rings). Die Anzahl der Einwohner und Einwohnerinnen über den Auslösewerten im gesamten Bereich Ratingen Ost ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bereich	Einwohner über			
	L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55
Ratingen Ost Industriestraße (ab Bahnlinie), Röntgenring, Freiligrathring, Wilhelmring, Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße, Mülheimer Straße (innerhalb des Rings)	61*	146*	419*	475*

*Anmerkung: Die hier dargestellten Zahlen wurde nach dem alten Berechnungsverfahren ermittelt und werden erst im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme nach neuer Berechnungsmethode fortgeschrieben.

Innerhalb der Maßnahmensteckbriefe wird der Bereich Ost in 3 Teilbereiche unterteilt:

- Ratingen Ost 1 umfasst Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße und Mülheimer Straße (innerhalb des Rings).
- Ratingen Ost 2 umfasst den Wilhelmring, Freiligrath-, Röntgenring sowie Europaring
- Ratingen Ost 3 umfasst die Industriestraße (ab Bahnlinie bis Röntgenring)

Bereich: Ratingen Ost 1
Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße, Mülheimer Straße (innerhalb des Rings)
Verortung**Beschreibung**

Der Bereich Ratingen Ost 1 umfasst die Bahnstraße (innerhalb des Rings), Hochstraße und Mülheimer Straße (innerhalb des Rings). Die betrachteten Straßenzüge dienen als Anbindung an die Ratinger Innenstadt. Die Wohnsammelstraßen sind durch eine dichte Bebauung mit vorwiegender Wohnnutzung gekennzeichnet. Die Straßenzüge der Mülheimer Straße und Bahnstraße sind einspurig ausgebaut und weisen am Fahrbahnrand jeweils gekennzeichnete Parkbuchten auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Bahn- und Mülheimer Straße 50 km/h. Die Hochstraße ist eine Einbahnstraße stadtauswärts und weist ebenfalls am Fahrbahnrand versetzte Parkbuchten auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Die Hochstraße ist für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt auf der Bahnstraße ca. 5.700 Kfz/24h, auf der Hochstraße ca. 3.400 Kfz/24h und auf der Mülheimer Straße ca. 5.700 Kfz/24h.³ Auf der Bahnstraße und der Mülheimer Straße verkehren die Bus-Linien 753, 773 und 775. Auf der Hochstraße verkehren keine ÖPNV-Linien.



Mülheimer Straße



Bahnstraße

³ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

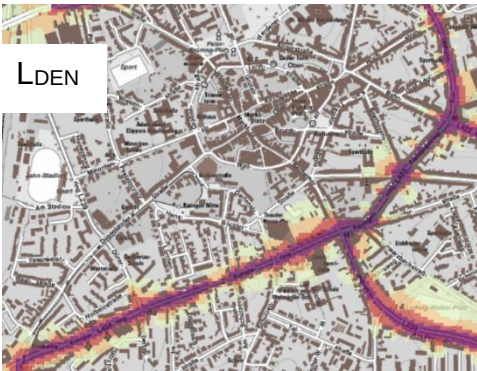
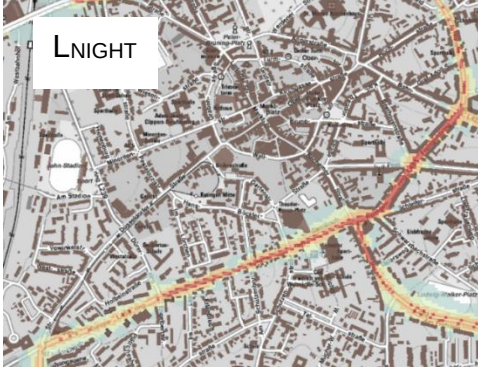
		
	Hochstraße	
Maßnahmen-vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)
Bauliche Maßnahmen		
Organisatorische Maßnahmen	- KM1: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf der Mülheimer Straße/Bahnstraße durch Beschilderung und Vorrangschaltung an den Knotenpunkten (Wilhelmring/Bahnstraße und Maubeuger Ring/Mülheimer Straße für den ÖPNV (Linien 753, 773, 775 und O15)) - KM2: Lkw-Führungskonzept: Beschilderung der Innenstadt nur zur Anlieferung (kein Durchgangsverkehr) bzw. Vorrangrouten im Navi (mobil-im-Rheinland)	- LM1: Einbau von geschwindigkeitsreduzierenden Elementen unter Beachtung des Busverkehrs auf der Mülheimer Straße/Bahnstraße. Der Umbau der Mülheimer Str. / Hochstr. / Bahnstraße erfolgt im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes (INTEK). - LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm), wenn Maßnahme KM1: Tempo 30 nicht umgesetzt wird
Voraussetzungen	- KM1: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: - Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach aktuellem Regelwerk - Überprüfung der Zeitverluste für den Busverkehr	LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms
Kostenrahmen	- KM1: Beschilderung Temporeduzierung auf 30 km/h: ca. 5.000 € - KM1: Auswirkungen auf den Busverkehr auf der Mülheimer Straße/Bahnstraße durch Vorrangschaltung an den Knotenpunkten Wilhelmring/Bahnstraße und Maubeuger Ring/Mülheimer Straße: ca. 35.000 € - KM2: Beschilderungskonzept für das Lkw-Führungskonzept: Kosten derzeit nicht bezifferbar	- LM1: Zwei Baumtore zur Betonung der Einfahrt in 30 km/h: ca. 35.000 € - LM2: Derzeit nicht bezifferbar
Minderungspotenzial	LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ⁴	

⁴ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Es sollte der Einbau von geschwindigkeitsreduzierenden Elementen (Fahrbahneinengung) überprüft werden. Grundsätzlich ist anzustreben, dass in der Innenstadt von Ratingen innerhalb der „Ringstraßen“ (Hauser Ring, Maubeuger Ring, Wilhelmring, Freiligrathring, Röntgenring, Europaring, Dürerring, Stadionring und Vermillionring) alle Straßen auf 30 km/h reduziert werden sollen. Hiervon ist die Hochstraße ausgeschlossen (bereits Tempo 20 km/h). Mit diesem Geschwindigkeitskonzept soll die Innenstadt von Ratingen und deren Zufahrten innerhalb des „Rings“ „entlärt“ werden und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt spürbar verbessert werden. Dies soll zu einer Verlagerung der kurzen MIV-Wege auf die umweltfreundlichen Verkehrsarten anregen. (Decksanierung 2018/2019 auf dem Freiligrathring)
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Ratingen Ost Bahnstraße: In der Bahnstraße soll gemäß Ratsbeschluss 140/2023 zwischen dem Wilhelmring und der Oberstraße streckenbezogenes Tempo 30 angeordnet werden Ratingen Ost Hochstraße: In der Hochstr soll von Wilhelmring bis Brückstraße gemäß Ratsbeschluss 140/2023 abschnittsbezogenes Tempo 30 angeordnet werden. Mülheimer Straße: Auf der Mülheimer Straße ist eine Straßenraumumgestaltung geplant. Außerdem wird gemäß Ratsbeschluss 1/2024 ein Dialogdisplay zur Einhaltung der Geschwindigkeit von 30 km/h aufgestellt. In der Mülheimer Straße soll gemäß Ratsbeschluss 140/2023 zwischen dem Hauser Ring und der Oberstraße ein streckenbezogenes Tempo 30 angeordnet werden.

Bereich: Ratingen Ost 2

Wilhelmring, Freiligrathring, Röntgenring, Europaring

Verortung	 L DEN  L NIGHT
------------------	---

Beschreibung	Der Bereich Ratingen Ost 2 umfasst folgende Teile des innerstädtischen Rings: Wilhelmring, Freiligrathring und Röntgenring. Der Bereich des Rings ist geprägt von einem Wechsel zwischen geschlossener und aufgelockerter Bauweise. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt auf dem Wilhelmring ca. 15.700 Kfz/24h, auf dem Freiligrathring ca. 11.000 Kfz/24h und auf dem Röntgenring ca. 12.300 Kfz/24h. ⁵ Die Straßenzüge sind ebenfalls 1-spurig ausgebaut und weisen separate Abbiegespuren an den Knotenpunkten auf. Zudem befinden sich beidseitig der Fahrbahn markierte Parkbuchten und Parkstreifen. Der Wilhelmring weist einen breiteren Querschnitt, vor allem in den Knotenpunktbereichen, auf. Auf dem Wilhelm- und dem Röntgenring verkehren keine ÖPNV-Linien. Auf dem zwischenliegenden Freiligrathring verkehren die Buslinien 753, 759, 760 und der Ortsbus O16.		
			
	Röntgenring	Freiligrathring	
			
	Wilhelmring		
Maßnahmen-vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)	
Bauliche Maßnahmen		- LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche von Wilhelmring, Freiligrathring und Röntgenring (kein lärmindernder Asphalt, da Anliegerbeiträge ausgelöst werden). Hier-von ist bereits die Deckensanierung auf dem Wilhelmring umgesetzt. - LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (Schallschutzfensterprogramm)	
Organisatorische Maßnahmen	KM1: Markierung von Schutzstreifen im Rahmen der Deckensanierung	- LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) - LM3: Lkw-Führungskonzept zwischen Freiligrathring und Röntgenring bzw. Vorrangrouten im Navi (mobil-im-Rheinland)	

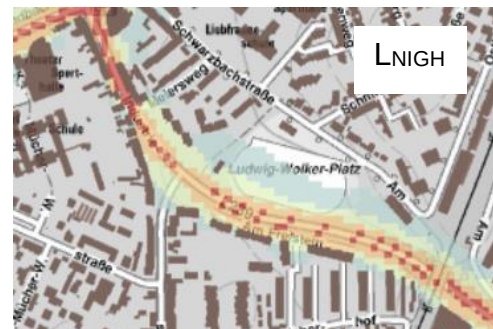
⁵ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

		→ Beschilderung an den Stadteingängen (Alternativroute Balcke-Dürr-Allee)
Voraussetzungen	• KM1: Voraussetzung für eine Umsetzung: - Überprüfung Radverkehrsströme, - Überprüfung der Platzverhältnisse	• LM2: Aufbau eines Schallschutzfensterprogramm
Kostenrahmen	• KM1: Radmarkierung : ca. 3.400 €	• LM1: Einbau eines lärmmindernden Asphalts auf einer Länge von ca. 750 m (ca. 375.000 €) für den Wilhelmring, Freiligrathring und Röntgenring • LM2: Derzeit nicht bezifferbar • LM3: Beschilderungskonzept für das Lkw-Führungskonzept → Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungspotenzial	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ⁶	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Es wird empfohlen, unabhängig der vorhandenen Fahrbahnqualität die Fahrbahn auf dem Röntgenring, Freiligrathring und Wilhelmring durch einen lärmoptimierten Deckenaufbau zu ersetzen. Da hierbei Anliegerbeiträge ausgelöst werden, wurde der Splittmastixasphalt (SMA) eingebaut. Dieser ist nach den RLS-90 mit einem DStrO-Wert von -2 dB(A) belegt.	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Wilhelmring: Bisher sind keine Maßnahmen zur Lärminderung erfolgt. Freiligrathring: Eine Deckensanierung in Fahrtrichtung Bahnstraße wurde im Jahr 2022 ausgeführt. Die Lärmreduzierung erfolgt durch eine Splittmastix-Decke, die nicht abgesplittet wurde. Hierdurch ergibt sich eine geringfügige Lärmreduzierung gegenüber einem Referenzasphalt. Röntgenring: Eine Deckensanierung wurde im Jahr 2022 ausgeführt. Die Lärmreduzierung erfolgt durch eine Splittmastix-Decke, die nicht abgesplittet wurde. Hierdurch ergibt sich eine geringfügige Lärmreduzierung gegenüber einem Referenzasphalt. Eine sinnvolle Umleitung des LKW-Verkehrs in Ost-West-Richtung wird aufgrund der bereits hohen Verkehrsbelastungen der anderen Hauptstraßen nicht sinnvoll sein. Eine veränderte Verkehrlenkung wird daher nicht befürwortet. Ob eine Anordnung von Tempo 30 zur Lärminderung umsetzbar ist, wird seitens der Verwaltung geprüft.	

⁶ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Bereich: Ratingen Ost 3

Industriestraße (ab Bahnlinie) bis Röntgenring

Verortung**Beschreibung**

Der Bereich Ratingen Ost 3 umfasst die Industriestraße (ab Bahnlinie) bis zum Röntgenring. Die Industriestraße lässt sich jedoch auf Grund der Verkehrsführung und der Funktion der Straße in zwei unterschiedliche Bereiche einteilen:

Nördliche Industriestraße zwischen Röntgenring und Mettmanner Straße

Der nördliche Bereich stellt eine der zentralen Verbindungsstraßen aus Süden kommend in die Ratinger Innenstadt und stellt die Verlängerung der stark befahrenen Mettmanner Straße dar. Die in der Regel 1-spurig ausgebaute Straße verfügt über einzelne separate Abbiegespuren und Radschutzstreifen. Auf dem Bereich verkehren zudem die Bus-Linien 771 und 773. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt auf der nördlichen Industriestraße ca. 16.000 Kfz/24h.⁷



Nördlicher Bereich der Industriestraße

**Südliche Industriestraße zwischen Mettmanner Straße und Bahnlinie**

Der südliche Bereich dient ebenfalls als Verbindungsstraße zur Ratinger Innenstadt ist jedoch nicht so stark befahren wie die Mettmanner Straße / nördliche Industriestraße. Die in der Regel 1-spurig ausgebaute Straße verfügt beidseitig über einen kombinierten Geh- und Radweg. Auf dem südlichen Bereich verkehrt der Ortsbus O15. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt auf dem südlichen Abschnitt der Industriestraße ca. 7.000 Kfz/24h, und somit die Hälfte vom nördlichen Teil.⁸

⁷ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

⁸ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

	 Südlicher Bereich der Industriestraße	
Maßnahmen- vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)
Bauliche Maß- nahmen		LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (SMA). Zwischenzeitlich bereits erfolgt.
Organisatori- sche Maßnah- men	- KM1: Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigetafel zur Beruhigung des Verkehrs und Raserprävention - KM2: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf der südlichen Industriestraße durch Beschilderung und Vorrangschaltung an dem Knotenpunkten Industriestraße/Mettmanner Straße und Industriestraße/Röntgenring für die Linien 749, 761, 771, 773 und O15	- LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) - LM3: Lkw-Führungskonzept: Beschilderung der Innenstadt nur zur Anlieferung (kein Durchgangsverkehr) auf der gesamten Industriestraße sowie auf der Mettmanner Straße ab dem KVP Balcke-Dürr-Allee → Beschilderung an den Stadteingängen (Alternativroute Balcke-Dürr-Allee) bzw. → Vorrangrouten im Navi (mobil-im-Rheinland)
Voraussetzun- gen	- KM1: Voraussetzung für eine Aufstellung: - Überprüfung der Sichtverhältnisse - KM2: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: - Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK, - Überprüfung der Zeitverluste für den Busverkehr (Linie 015)	LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms
Kostenrahmen	- KM1: Aufstellung der Geschwindigkeitsanzeigetafel: ca. 5.000 € (RTB-Tafel) - KM1: Beschilderung Temporeduzierung auf 30 km/h: ca. 7.500 € - KM2: Auswirkungen auf den Busverkehr (Linie O15) durch Vorrangschaltung an dem Knotenpunkten Industriestraße/Mettmanner Straße und Industriestraße/Röntgenring: ca. 50.000 €	- LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche auf einer Länge von ca. 900 m (ca. 220.000 €) für die gesamte Industriestraße - LM2: Derzeit nicht bezifferbar - LM3: Beschilderungskonzept für das Lkw-Führungskonzept → Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungs- potenzial	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen.	

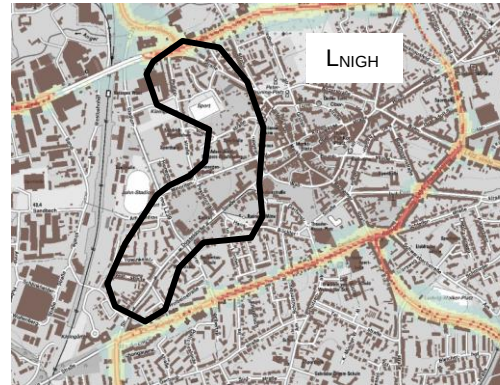
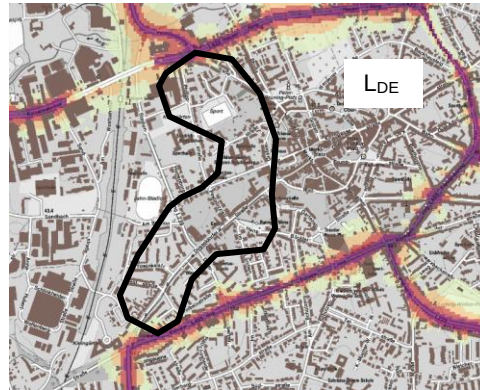
	LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ⁹
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Es wird empfohlen, kurzfristig auf der Industriestraße zwischen Europaring/Röntgenring und der Kreuzung Zieglerstraße/Bleicherhof eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h anzuordnen. Hierzu sollte auch die Geschwindigkeitsbeschränkung südlich der Einmündung Industriestraße/Mettmanner Straße auch für die Fahrzeuge von der Mettmanner Straße kommend durch die Beschilderung sichtbar sein. Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann in einer ersten Stufe temporär auf die Nachtzeiten von 22.00 bis 6.00 Uhr beschränkt sein. Unabhängig davon ist kurzfristig zu prüfen, ob ein Lkw-Durchfahrtsverbot (begrenzt in den Nachtstunden) für die Industriestraße und für die Mettmanner Straße ab der Balcke-Dürr-Allee kurzfristig umsetzbar ist. Allerdings ist dann zu prüfen, ob die betroffene Anzahl der Lkw auf der Homberger Straße zwischen Balcke-Dürr-Allee und Freiligrathring/Wilhelmring zunehmen könnte.
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Industriestraße: Auf der Industriestr. und der Neanderstr. wurde ein erstes Beschilderungskonzept zur Verkehrslenkung und Vermeidung von Schleichverkehren auf den Anwohnerstraßen erstellt, weitere verkehrslenkende Maßnahmen (Durchfahrtsbeschränkungen) befinden sich in politischer Abstimmung.

⁹ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Steckbrief 2: Ratingen West

Düsseldorfer Straße (ab Europaring/Volkardeyer Straße), Grabenstraße, Kaiserswerther Straße, Süd-Dakota-Brücke (bis Stadionring), Hauser Ring (bis Lintorfer Straße)

Verortung



Der hier betrachtete Bereich ist in der neuen Lärmkartierung Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen nicht enthalten. Es handelt sich in der aktuellen Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratingen zukünftig um eine freiwillige Maßnahme.

Beschreibung

Der Bereich Ratingen West umfasst die Düsseldorfer Straße (ab Europaring/Volkardeyer Straße), Grabenstraße, Kaiserswerther Straße, Süd-Dakota-Brücke (bis Stadionring), Hauser Ring (bis Lintorfer Straße). Die Anzahl der Einwohner über den Auslösewerten im gesamten Bereich Ratingen West ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bereich	Einwohner über			
	$L_{DEN} > 70$	$L_{NIGHT} > 60$	$L_{DEN} > 65$	$L_{NIGHT} > 55$
Ratingen West Düsseldorfer Straße (ab Europaring/Volkardeyer Straße), Grabenstraße, Kaiserswerther Straße, Süd-Dakota-Br. (bis Stadionring), Hauser Ring (bis Lintorfer Straße)	16*	97*	293*	324*

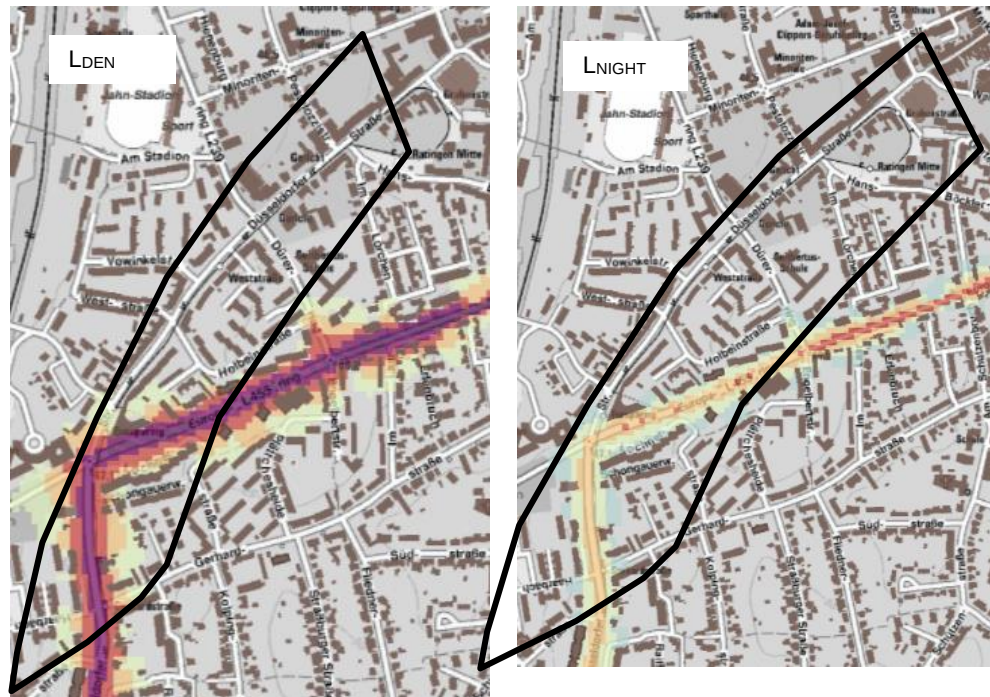
*Anmerkung: Die hier dargestellten Zahlen wurde nach dem alten Berechnungsverfahren ermittelt und werden erst im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme nach neuer Berechnungsmethode fortgeschrieben.

Auch der Bereich Ratingen West wird innerhalb der Maßnahmensteckbriefe in verschiedene Teilbereiche unterteilt:

- Düsseldorfer Straße (ab Europaring / Volkardeyer Straße)
- Grabenstraße
- Kaiserswerther Straße
- Süd-Dakota-Brücke (bis Stadionring), Hauser Ring (bis Lintorfer Straße)

Bereich: Ratingen West 1

Düsseldorfer Straße (ab Europaring/Volkardeyer Straße)

Verortung

Der hier betrachtete Bereich ist in der neuen Lärmkartierung Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen nicht enthalten. Es handelt sich in der aktuellen Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratingen zukünftig um eine freiwillige Maßnahme. Lediglich der Bereich zwischen ab Europaring bis zur Marggrafenstraße erreicht die zur Berechnung relevanten Verkehrsmengen.

Beschreibung

Die Düsseldorfer Straße dient als Verbindungsstraße zur Rateringer Innenstadt einerseits und Düsseldorf andererseits. Von Lärm betroffen sind Bewohner der Düsseldorfer Straße im Bereich zwischen Europaring / Volkardeyer Straße und Grabenstraße. Die Wohnbebauung ist in diesem Bereich durch eine geschlossene Bebauung gekennzeichnet.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt auf der Düsseldorfer Straße im Bereich zwischen Europaring und Stadionring ca. 16.400 Kfz/24h und im weiteren Verlauf ca. 13.100 Kfz/24h.¹⁰

Auf der Düsseldorfer Straße verkehren die Buslinien O16 und 749 (nur im oberen Abschnitt zwischen Stadionring und Grabenstraße), 759 und 760 sowie die Straßenbahnlinie 712. Die Straßenbahntrasse verläuft zwischen dem Europaring und Stadionring auf einer eigenen Trasse parallel der Fahrbahn und verschwenkt hinter dem Knotenpunkt Stadionring / Dürrering / Düsseldorfer Straße auf die Fahrbahn. (Deckensanierung 2018/2019 auf dem Stadionring)



¹⁰ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010



Düsseldorfer Straße (zwischen Grabenstraße und Stadionring)

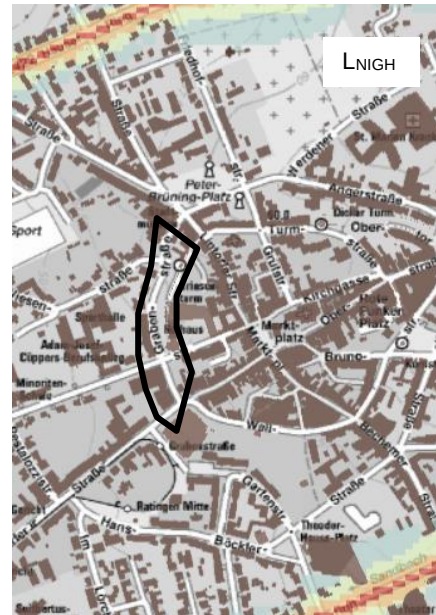
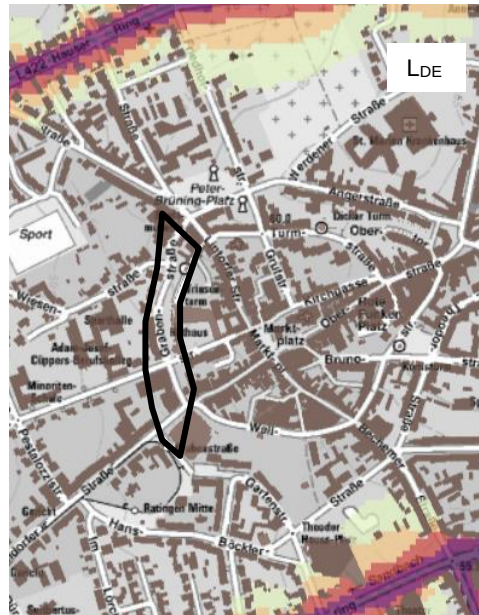


Düsseldorfer Straße (zwischen Stadionring und Europaring)

Maßnahmen- vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)
Bauliche Maß- nahmen		LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt zwischen Hans-Böckler-Straße und Düsseldorfer Platz (nur einseitig wegen der Gleise). Im Rahmen des Neubaus „Düsseldorfer Platz“.
Organisatori- sche Maßnah- men	- KM1: Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigetafel zur Beruhigung des Verkehrs und Raserprävention - KM2: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf der Düsseldorfer Straße zwischen Grabenstraße und Stadionring durch eine Beschilderung	- LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) - LM3: Lkw-Führungskonzept: Beschilderung der Innenstadt nur zur Anlieferung ab Stadionring (kein Durchgangsverkehr) bzw. Vorrangrouten im Navi (mobil-im-Rheinland)
Voraussetzun- gen	- KM1: Voraussetzung für eine Aufstellung: Überprüfung der Sichtverhältnisse - KM2: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: - Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK,	LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms

	- Überprüfung der Zeitverluste für den Bus- und Straßenbahnverkehr	
Kostenrahmen	• KM1: Aufstellung der Geschwindigkeitsanzeigetafel: ca. 5.000€ • KM2: Beschilderung Temporeduzierung auf 30 km/h: ca. 7.500 € Auswirkungen auf den Busverkehr auf dem gesamten Ring durch Vorrangschaltungen an den Knotenpunkten und Zufahrten zum ZOB Ratingen-Mitte (derzeit nicht bezifferbar)	• LM1: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts auf einer Länge von ca. 800 m (ca. 280.000 €) für die Düsseldorfer Straße • LM2: derzeit nicht bezifferbar • LM3: Beschilderungskonzept für das Lkw-Führungskonzept → Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungspotenzial	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ¹¹	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Es wird empfohlen, kurzfristig auf der Düsseldorfer Straße zwischen Stadionring und Grabenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h anzuordnen. Grundsätzlich ist anzustreben, dass in der Innenstadt von Ratingen innerhalb der „Ringstraßen“ (Hauser Ring, Maubeuger Ring, Wilhelmring, Freiligrathring, Röntgenring, Europaring, Dürrering, Stadionring und Vermillionring) alle Straßen auf 30 km/h reduziert werden sollen. Mit diesem Geschwindigkeitskonzept soll die Innenstadt von Ratingen und deren Zufahrten innerhalb des „Rings“ „entlärmte“ werden und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt spürbar verbessert werden. Dies soll zu einer Verlagerung der kurzen MIV-Wege auf die umweltfreundlichen Verkehrsarten anregen. Für die Düsseldorfer Straße zwischen Grabenstraße und Stadionring sollte im Zuge einer Deckensanierung der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts vorgenommen werden. (Ist bereits erfolgt)	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	LM1: Düsseldorfer Straße: Die Gleislage wurde baulich geändert und für die südliche Seite ist gezielt ein lärmmindernder Asphalt eingebaut worden. Hieraus ergibt sich eine Lärminderung um ca. 5 db(A). Im Knotenpunkt Hans-Böckler-Straße/Düsseldorfer Platz ist eine Masse-Feder-System eingebaut worden. Dadurch minimieren sich die Erschütterungen der Stadtbahn (U72), sodass eine Lärminderung erreicht wird. Außerdem ist in den Bogenbereichen der Stadtbahnlinie im Bereich Düsseldorfer Platz eine Gleisschmieranlage eingebaut worden, um die Fahrgeräusche bei Kurvenfahrten zu minimieren. In der Düsseldorfer Straße soll gemäß der Ratsvorlage 140/2023 zwischen dem Düsseldorfer Platz und der Wallstraße Tempo 30 angeordnet werden. Laut Ratsbeschluss (72/2024) soll die Düsseldorfer Straße stadteinwärts für den Radverkehr verbessert werden. In diesem Zusammenhang erwägt die Verwaltung zusätzlich lärmmindernde Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung, lärmoptimierter Asphalt, etc.) umzusetzen.	

¹¹ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Bereich: Ratingen West 2
Grabenstraße
Verortung

* siehe Anmerkungen Seite 42 oben

*Der hier betrachtete Bereich ist in der neuen Lärmkartierung Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen nicht enthalten. Es handelt sich in der aktuellen Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratingen zukünftig um eine freiwillige Maßnahme.

Beschreibung

Die Grabenstraße ist Teil des inneren Straßenrings der Ratinger Innenstadt. Die 1-spurig ausgebaute Straße ist geprägt von einer geschlossenen Bauweise einerseits und einzelnen solitären Gebäudekomplexen andererseits. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt auf der Grabenstraße ca. 8.300 Kfz/24h.¹² Die Grabenstraße ist Teil des Linienwegs der Ortsbus-Linie O15.



Grabenstraße

**Maßnahmen-vorschläge**
Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen
(KM)
Langfristige Maßnahmen (LM)

 Bauliche Maß-
 nahmen

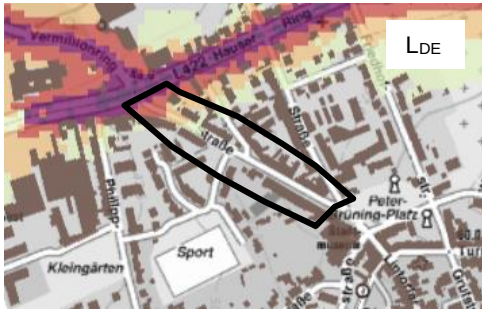
- LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche. Deckensanierung 2018/2019

¹² Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

Organisatorische Maßnahmen	• KM1: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf der Grabenstraße durch eine Beschilderung. (Ist bereits erfolgt)	• LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) • LM3: Lkw-Führungskonzept: Beschilderung der Innenstadt nur zur Anlieferung (kein Durchgangsverkehr) Vorrangrouten im Navi (mobil-im-Rheinland)
Voraussetzungen	• KM1: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: - Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK, - Überprüfung der Zeitverluste für den Busverkehr	• LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramm
Kostenrahmen	• KM1: Beschilderung Temporeduzierung auf 30 km/h: ca.5.000 € Auswirkungen auf den Busverkehr auf der Grabenstraße durch Vorrangschaltungen an dem Knotenpunkt Düsseldorfer Straße/Grabenstraße → ca. 35.000 € (Zurzeit in der Umsetzung)	• LM1: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts auf einer Länge von ca. 300 m (ca. 60.000 €) für die Grabenstraße • LM2: -Derzeit nicht bezifferbar • LM3: Beschilderungskonzept für das Lkw-Führungskonzept → Kosten derzeit nicht bezifferbar
2	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ¹³	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Es wird empfohlen, kurzfristig auf der Grabenstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h anzuordnen. Grundsätzlich ist anzustreben, dass in der Innenstadt von Ratingen innerhalb der „Ringstraßen“ (Hauser Ring, Maubeuger Ring, Wilhelmring, Freiligrathring, Röntgenring, Europaring, Dürerring, Stadionring und Vermillionring) alle Straßen auf 30 km/h reduziert werden sollen. Mit diesem Geschwindigkeitskonzept soll die Innenstadt von Ratingen und deren Zufahrten innerhalb des „Rings“ „entlärmte“ werden und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt spürbar verbessert werden. Dies soll zu einer Verlagerung der kurzen MIV-Wege auf die umweltfreundlichen Verkehrsarten anregen.	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Grabenstraße: Die Anordnung von Tempo von 30 ist erfolgt. Zur Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit von Tempo 30 wird gemäß Ratsbeschluss 1/2024 ein Dialogdisplay installiert.	

¹³ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Bereich: Ratingen West 3
Kaiserswerther Straße

Verortung	 LDE  LNIGH Der hier betrachtete Bereich ist in der neuen Lärmkartierung Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen nicht enthalten. Es handelt sich in der aktuellen Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratingen zukünftig um eine freiwillige Maßnahme.	
Beschreibung	Die im Zentrum Ratingens liegende Kaiserswerther Straße zwischen dem Knotenpunkt Hauser Ring / Kaiserswerther Straße / L 239 und dem Knotenpunkt Kaiserswerther Straße / Lintorfer Straße stellt eine weitere Verbindungsstraße in Richtung Ratinger Innenstadt dar. Die Wohnbebauung entlang der Kaiserswerther Straße ist gekennzeichnet durch eine geschlossene Bauweise. Neben der 1-spurigen Fahrbahn befinden sich Parkbuchten sowie Parkstreifen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt auf der Kaiserswerther Straße ca. 8.600 Kfz/24h.¹⁴  	
Maßnahmen-vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)
Bauliche Maßnahmen		LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt). Im laufenden Sanierungsintervall.
Organisatorische Maßnahmen	- KM1: Markierung von Schutzstreifen - KM2: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf der Kaiserwerther Straße durch eine Beschilderung	- LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) - LM3: Lkw-Führungskonzept: Beschilderung der Innenstadt nur zur Anlieferung (kein Durchgangsverkehr)

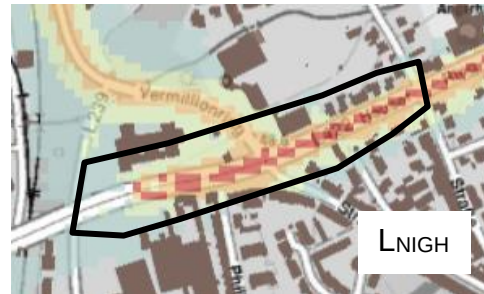
¹⁴ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

		bzw. Vorrangrouten im Navi (mobil-im-Rheinland)
Voraussetzungen	• KM1: Voraussetzung für eine Umsetzung: Überprüfung Radverkehrsströme, Überprüfung der Platzverhältnisse • KM 2: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK	• LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms
Kostenrahmen	• KM1: Radmarkierung: ca. 2000 € • KM2: Beschilderung Temporeduzierung auf 30 km/h: ca. 5.000 €	• LM1: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts auf einer Länge von ca. 300 m (ca. 84.000 €) für die Kaiserswerther Straße • LM2: Derzeit nicht bezifferbar • LM3: Beschilderungskonzept für das Lkw-Führungskonzept → Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungspotenzial	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ¹⁵	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Es wird empfohlen, kurzfristig auf der Kaiserswerther Straße zwischen Hauser Ring und Lintorfer Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h anzuordnen. Grundsätzlich ist anzustreben, dass in der Innenstadt von Ratingen innerhalb der „Ringstraßen“ (Hauser Ring, Maubeuger Ring, Wilhelmring, Freiligrathring, Röntgenring, Europaring, Dürerring, Stadionring und Vermillionring) alle Straßen auf 30 km/h reduziert werden sollen. Mit diesem Geschwindigkeitskonzept soll die Innenstadt von Ratingen und deren Zufahrten innerhalb des „Rings“ „entlärmte“ werden und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt spürbar verbessert werden. Dies soll zu einer Verlagerung der kurzen MIV-Wege auf die umweltfreundlichen Verkehrsarten anregen. (Deckensanierung 2018/2019 auf der Lintorfer)	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	LM 1: Kaiserswerther Straße: Eine Deckensanierung wurde im Jahr 2019 im Bereich Hauser Ring bis Turmstraße ausgeführt. Die Lärmreduzierung erfolgt durch eine Splittmastix-Decke, die nicht abgesplittet wurde. Hierdurch ergibt sich eine geringfügige Lärmreduzierung gegenüber einem Referenzasphalt. Der nicht sanierte Teil liegt in der Baulast des Landesbetriebs Straßen.NRW. In der Kaiserswerther Straße wird gemäß Ratsbeschluss 140/2023 zwischen der Lintorfer Straße und der Werdener Straße streckenbezogenes Tempo 30 angeordnet.	

¹⁵ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Bereich: Ratingen West 4

Süd-Dakota-Brücke (bis Stadionring), Hauser Ring (bis Lintorfer Straße)

Verortung**Beschreibung**

Der betrachtete Straßenabschnitt des Ratinger Rings (Süd-Dakota-Brücke / Kaiserswerther Straße (bis Stadionring) und Hauser Ring (bis Lintorfer Straße) verläuft in Ost-West-Richtung und verbindet den Ratinger Westen mit dem Ratinger Osten. Die zweispurig ausgebaute Kaiserswerther Straße ist geprägt von einer industriellen Bebauung sowie einzelnen solitären Gebäudekomplexen. Der Hauser Ring hingegen, welcher in der Regel einspurig ausgebaut ist und deren Fahrbahnen durch einen zentralen Grünstreifen getrennt sind, ist geprägt von einer aufgelockerten und teilweise zurückgesetzten Wohnbebauung.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt auf dem betrachteten Abschnitt ca. 24.300 Kfz/24h.¹⁶

Auf dem betrachteten Abschnitt verkehren die Buslinien 749, 757 und 775.

**Maßnahmen-
vorschläge****Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen
(KM)****Langfristige Maßnahmen (LM)**

¹⁶ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

Bauliche Maßnahmen		LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche auf der Kaiserswerther Straße. Deckensanierung 2018/2019
Organisatorische Maßnahmen	KM1: Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigetafel zur Beruhigung des Verkehrs und Raserprävention	- LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) - LM3: Lkw-Führungskonzept: Beschilderung auf dem Hauser Ring (ganztäglich oder zeitlich begrenzt in den Nachtstunden) → Beschilderung an den Stadteingängen oder an der Kreuzung Süd-Kaiserswerther Straße/Hauser Ring
Voraussetzungen	KM1: Voraussetzung für eine Aufstellung: Überprüfung der Sichtverhältnisse	LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms
Kostenrahmen	KM1: Aufstellung der Geschwindigkeitsanzeigetafel: ca. 2.000€	- LM1: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts auf einer Länge von ca. 300 m (ca. 84.000 €) für die Kaiserswerther Straße - LM2: Derzeit nicht bezifferbar - LM3: Beschilderungskonzept für das Lkw-Führungskonzept → Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungspotenzial	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ¹⁷	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Es wird empfohlen, unabhängig der vorhandenen Fahrbahnqualität die Fahrbahn auf der Kaiserswerther Straße und Hauser Ring (ab Haus-Nr. 49 auf der Kaiserwerther Straße bis Knotenpunkt Hauser Ring/Mühlenkämpchen/Friedhofstraße durch einen lärmoptimierten Deckenaufbau zu ersetzen. Unabhängig davon ist kurzfristig zu prüfen, ob Lkw-Durchfahrtsverbot auf dem Hauser Ring (begrenzt in den Nachtstunden) sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr eingeführt werden kann.	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Hauser Ring: Bisher sind noch keine Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt worden. Seitens der Verwaltung wird geprüft, ob die rechtliche Grundlage zur Anordnung von Tempo 30 besteht.	

¹⁷ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Steckbrief 3: Lintorf A52

Abschnitt der A 52 zwischen Krummenweger Straße bis Rehhecke

Verortung	 LDEN  LNIGHT																
Beschreibung	Im Einzugsbereich der A52 sind einige Wohnbereiche des Lintorfer Stadtgebiets (zwischen Krummenweger Straße und Rehhecke) erhöhten Straßenlärm ausgesetzt. Die A52 ist in diesem Bereich 3-spurig ausgebaut. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der A52 im Bereich Lintorf beträgt ca. 101.500 Fahrzeuge pro Tag¹⁸. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in diesem Bereich 120 km/h. Entlang der A52 wurde bereits beidseitig eine Lärmschutzwand installiert. Die Anzahl der Einwohner über den Auslösewerten im Bereich Lintorf – A52 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. <table><tr><th rowspan="2">Bereich</th><th colspan="4">Einwohner über</th></tr><tr><th>L_{DEN} > 70</th><th>L_{NIGHT} > 60</th><th>L_{DEN} > 65</th><th>L_{NIGHT} > 55</th></tr><tr><td>Lintorf A52 Krummenweger Straße bis Rehhecke</td><td>12*</td><td>37*</td><td>143*</td><td>181*</td></tr></table> *Anmerkung: Die hier dargestellten Zahlen wurde nach dem alten Berechnungsverfahren ermittelt und werden erst im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme nach neuer Berechnungsmethode fortgeschrieben.			Bereich	Einwohner über				L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55	Lintorf A52 Krummenweger Straße bis Rehhecke	12*	37*	143*	181*
Bereich	Einwohner über																
	L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55													
Lintorf A52 Krummenweger Straße bis Rehhecke	12*	37*	143*	181*													
Maßnahmen-vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)															
Bauliche Maßnahmen		LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt). Im laufenden Sanierungsintervall															
Organisatorische Maßnahmen	- KM1: Überprüfung der Lärmschutzwände hinsichtlich der Höhe - KM2: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf der Bundesautobahn zwischen Autobahnkreuz Breitscheid und Krummenweger Straße (Nachts).	LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm)															
Voraussetzungen	KM2: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung:	LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms															

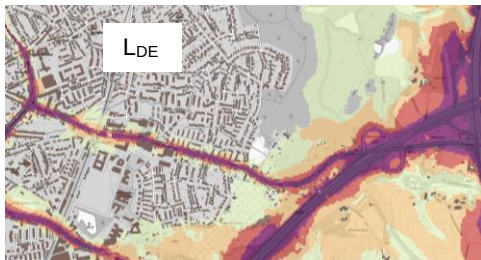
¹⁸ Quelle: Verkehrsstärkenkarten NRW 2010

	Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK	
Kostenrahmen	KM1: Kosten derzeit nicht bezifferbar	- LM1: Kosten derzeit nicht bezifferbar - LM2: Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungs- potenzial	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ¹⁹	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Kurzfristig sollte geprüft werden, ob die vorhandenen Schallschutzwände im Hinblick auf die gestiegenen Verkehrsbelastungen auf der A 52 noch die erforderlichen Höhen aufweisen. Hierzu soll eine schalltechnische Nachprüfung vorgenommen werden und bei Bedarf sollen entsprechende bauliche Empfehlungen zur Optimierung der Schallschutzwände benannt werden.	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Die A52 liegt in der Straßenbaulast der Autobahn GmbH, sodass die hier vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen nicht von der Stadt Ratingen durchgeführt werden können. Bei Beteiligungen der Stadt Ratingen im Rahmen von Planverfahren weist die Stadt regelmäßig auf die Lärmschutzdefizite hin.	

¹⁹ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Steckbrief 4: Homberger Straße

Balcke-Dürr-Allee/Fester Str. bis Brachter Str.

Verortung	 																
Beschreibung	Die Homberger Straße (L 422) ist eine zentrale Verbindungsachse zwischen der Ratinger Innenstadt und dem Autobahndreieck Ratingen-Ost (Autobahnen A3 und A44). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Sie ist in der Regel 1-Spurig ausgebaut und verfügt über vereinzelte separate Abbiegespuren. Die durchschnittliche Fahrbahnbreite variiert je nach Streckenabschnitt. Auf dem betrachteten Abschnitt verkehren die Linienbusse 761, 771 und die Ortsbuslinie O15. Die Anzahl der Einwohner über den Auslösewerten im Bereich Ratingen – Homberger Straße ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. <table><tr><th rowspan="2">Bereich</th><th colspan="4">Einwohner über</th></tr><tr><th>L_{DEN} > 70</th><th>L_{NIGHT} > 60</th><th>L_{DEN} > 65</th><th>L_{NIGHT} > 55</th></tr><tr><td>Ratingen – Homberger Straße Balcke-Dürr-Allee/Fester Str. bis Brachter Str.</td><td>14*</td><td>17*</td><td>70*</td><td>92*</td></tr></table> *Anmerkung: Die hier dargestellten Zahlen wurde nach dem alten Berechnungsverfahren ermittelt und werden erst im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme nach neuer Berechnungsmethode fortgeschrieben. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) der Homberger Straße im Bereich Balcke-Dürr-Allee/Feste Straße bis Brachter Straße beträgt ca. 14.400 Fahrzeuge pro Tag²⁰.   Homberger Straße Höhe Maschinenfabrik			Bereich	Einwohner über				L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55	Ratingen – Homberger Straße Balcke-Dürr-Allee/Fester Str. bis Brachter Str.	14*	17*	70*	92*
Bereich	Einwohner über																
	L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55													
Ratingen – Homberger Straße Balcke-Dürr-Allee/Fester Str. bis Brachter Str.	14*	17*	70*	92*													
Maßnahmen-vor-schläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)															
Bauliche Maßnahmen	KM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt). Umbau im Sommer 2018																

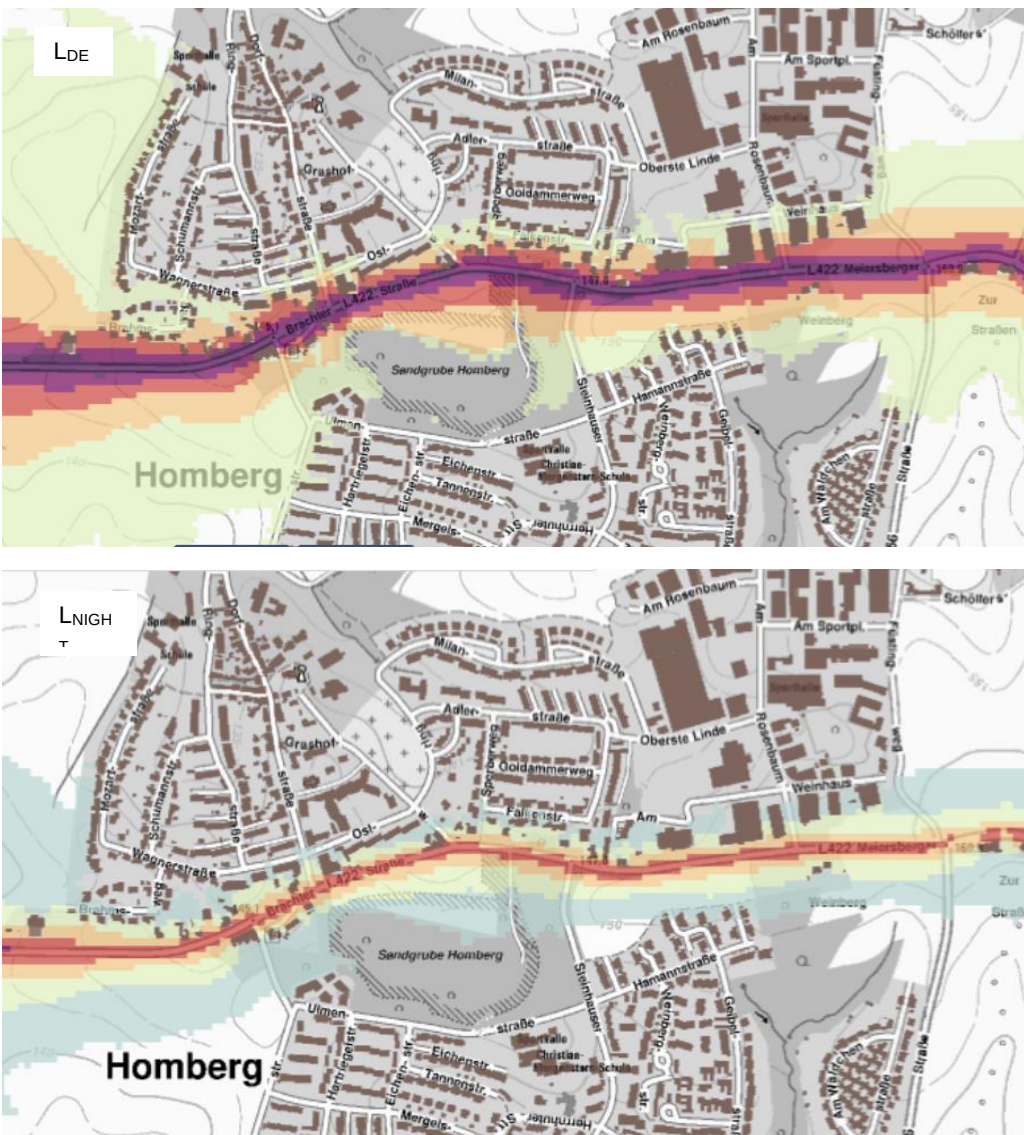
²⁰ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

Organisatorische Maßnahmen	• KM2: Überprüfung der Signalschaltung im Hinblick auf eine grüne Welle bei Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h (LSA-Steuerung wird zurzeit überarbeitet) • KM3: Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigetafel zur Beruhigung des Verkehrs und Raserprävention	• LM1: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) • LM2: Lkw-Führungskonzept auf der Homberger Straße von der Autobahnausfahrt A3/A44 bis zur Balcke-Dürr-Allee (ganztäglich oder zeitlich begrenzt in den Nachtstunden) → Lenkung des Lkw-Verkehrs über die AS-Stelle Schwarzbach
Voraussetzungen	• KM2: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: ◦ Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK ◦ Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Straße ◦ Überprüfung der Signalschaltung • KM3: Voraussetzung für eine Aufstellung: Überprüfung der Sichtverhältnisse	• LM1: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms
Kostenrahmen	• KM1: ca. 50.000 – 80.000 € • KM2: ca. 50.000 – 80.000 € an allen Knotenpunkten • KM3: Aufstellung der Geschwindigkeitsanzeigetafel: ca. 2.000€	• LM1: Kosten derzeit nicht bezifferbar • LM2: Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungspotenzial	KM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmmindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. Der Einbau des Asphalts erfolgt nicht, da Anliegerbeiträge ausgelöst werden. KM2: Überprüfung der Signalschaltung im Hinblick auf eine grüne Welle bei Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h Berechnung erfolgt erst nach Abstimmung mit der Verwaltung. Minderungspotenziale können zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermittelt werden. LM1: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ²¹	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Einbau eines lärmoptimierten Asphalts auf der Homberger Straße zwischen Balcke-Dürr-Allee und Dürrstraße auf einer Länge von 450 m sowie eine Überprüfung der LSA-Anlage auf der gesamten Homberger Straße zur Verstetigung des Verkehrsflusses.	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Homberger Str.: Eine Deckensanierung wurde im Jahr 2019 ausgeführt. Die Lärmreduzierung erfolgte durch eine Splittmastix-Decke, die nicht abgesplittet wurde. Außerdem ist der Abschnitt von der Hegelstraße bis zur Ortsdurchfahrt saniert worden. Der fehlende Bereich zwischen Hegelstraße und Homberger Straße/Fester Straße/Balcke-Dürr-Allee wird im Zusammenhang mit dem Knotenpunktumbau realisiert. Auf der Homberger Straße wird auf Höhe der Hausnummer 74 ein Dialogdisplay zu Geschwindigkeitskontrolle gemäß des Beschlusses 1/2024 aufgestellt.	

²¹ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Steckbrief 5: Brachter Str.

Ortseingang im Westen bis zum Knotenpunkt Taubenweg

Verortung	
Beschreibung	Die Ortsdurchfahrt Homberg (Brachter Straße – L 422) ist eine wichtige Landesstraße zwischen Ratingen und Wülfrath, die auch für die Erreichbarkeit der Städte Heiligenhaus und Velbert an die A3 von zentraler Bedeutung ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Sie ist in der Regel 1-spurig ausgebaut und verfügt über vereinzelte separate Abbiegespuren. Die durchschnittliche Fahrbahnbreite variiert je nach Ausgestaltung des Streckenabschnitts (von ca. 7,50 bis ca. 12,5 m). Entlang der Brachter Straße verläuft ein einseitiger Geh- und Radweg. Die Wohnbebauung entlang der Brachter Straße ist durch eine lediglich einseitige sehr aufgelockerte Bauweise geprägt. Auf der Brachter Straße sind auf zwei Abschnitten längere Lärmschutzwände zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung errichtet worden. Auf dem betrachteten Abschnitt verkehren die Linienbusse 771 und 748. Derzeit weist die Ortsdurchfahrt Homberg (Brachter Straße – L 422) eine Verkehrsbelastung (Querschnitt) von 17.300 Kfz/24h im westlichen Bereich und 13.500 Kfz/24h im östlichen Bereich auf.²² Die Anzahl der Einwohner über den Auslösewerten im Bereich Homberg – Brachter Straße ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

²² Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010

Bereich	Einwohner über			
	L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55
Homberg – Brachter Straße Ortseingang im Westen bis Taubenweg	15*	17*	36*	43*

*Anmerkung: Die hier dargestellten Zahlen wurde nach dem alten Berechnungsverfahren ermittelt und werden erst im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme nach neuer Berechnungsmethode fortgeschrieben.

Im Zuge des Lückenschlusses der A44 zwischen dem Autobahnkreuz Ratingen und der B227 in Velbert soll eine Verlagerung des übergeordneten Verkehrs auf die A44 erreicht werden. Der Autobahnneubauabschnitt der A44 zwischen der A3 (Autobahnkreuz Ratingen-Ost) und der B227 in Velbert ist eines der größten Lückenschlussprojekte im nordrhein-westfälischen Autobahnnetz und soll im gesamten Abschnitt voraussichtlich ab 2021 in Betrieb genommen werden. Für die A44 wird damit eine durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke von 35.800 Kfz/24 Std. mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 11% prognostiziert²³. Mit der Errichtung des Lückenschlusses werden sich die Verkehrsbelastungen vermutlich deutlich reduzieren. Die Höhe der Abnahme lässt sich nur mit einem Verkehrsmodell abschätzen. Davon ist auch abhängig, ob dann nach Errichtung des Lückenschlusses der A44 Maßnahmen auf der L422 erforderlich sind. Erst mit der Durchführung einer Verkehrsmodellberechnung können genaue Aussagen zum Umfang der Maßnahmen für die verbleibenden Verkehrsbelastungen benannt werden. Mögliche Maßnahmen sind in der nachfolgenden Aufstellung dargestellt. Es handelt sich hierbei lediglich um Vorschläge und noch keine konkretisierten Maßnahmen.

Mit der Errichtung des Lückenschlusses der A44 zwischen dem Autobahnkreuz Ratingen an der A3 und an der B 227 in Velbert sind im Zuge des Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzmaßnahmen verbindlich geregelt worden, da die Errichtung der A 44 nach der 16. BImSchV einen Neubau darstellt.



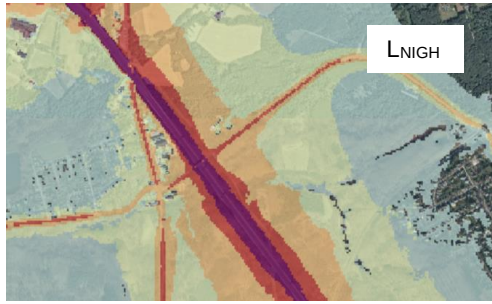
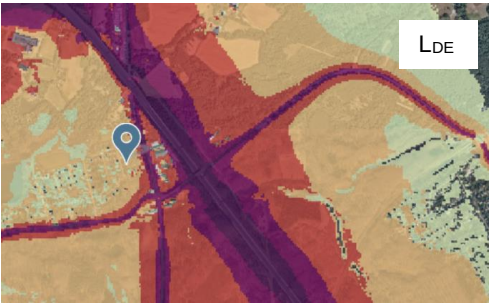
²³ Quelle: Landesbetrieb Straßen NRW - http://www.strassen.nrw.de/_down/pub_a44-ratingen-velbert.pdf

Maßnahmen-vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM) (bis zur Umsetzung der A44)	Langfristige Maßnahmen (LM) (nach Umsetzung der A44 -Vorschläge)
Bauliche Maßnahmen	• KM1: Überprüfung der Signalschaltung im Hinblick auf eine grüne Welle bei Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h (Erfolgt zurzeit) • KM2: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt). Im laufenden Sanierungsintervall 2019.	• LM1: Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen
Organisatorische Maßnahmen	• KM1: Prüfung einer temporären oder dauerhaften Umsetzung einer Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h (zeitlich bis zur Umsetzung des A44 Lückenschlusses oder von 22-06 Uhr)	• LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm) • LM3: Lkw-Führungskonzept (zeitlich begrenzt). Die ist erst möglich, wenn A44 fertiggestellt ist.
Voraussetzungen	• Voraussetzung unabhängig der Maßnahmen: Verkehrsmodellberechnung der Auswirkungen des Lückenschlusses A44 auf die L422 (Bereits umgesetzt) • KM1: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: - Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK - Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Straße - Überprüfung der Signalschaltung	• LM1: Voraussetzung unabhängig der Maßnahmen: Verkehrsmodellberechnung der Auswirkungen des Lückenschluss A44 auf die L422
Kostenrahmen	• KM1: ca. 30.000 – 40.000 € • KM2: ca. 5.000 – 10.000 €	• LM1: Kosten derzeit nicht bezifferbar • LM2: Kosten derzeit nicht bezifferbar • LM3: Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungspotenzial	KM1: Überprüfung der Signalschaltung im Hinblick auf eine grüne Welle bei Einhaltung der Geschwindigkeit von 50 km/h Berechnung erfolgt erst nach Abstimmung mit der Verwaltung. Minderungspotenziale können zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermittelt werden. KM2: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmminderndem Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ²⁴	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Forcierung des Weiterbaus der A44 bis zum Autobahnkreuz Ratingen-Ost, da durch den Bau der A44 eine deutliche Entlastung der Verkehrsbelastungen im Stadtteil Homberg zu erwarten sein wird. Kurzfristig soll durch ein Verkehrsmodell zum einen die notwendigen DTV-Werte gemäß LA Stufe 2 ermittelt und zum anderen die rechnerische Entlastungswirkung des Lückenschlusses der A44 auf die L422 im Ortsteil Homberg ermittelt werden, um beurteilen zu können, ob die Lärmkonflikte bereits durch den Lückenschluss der A44 vollständig beseitigt werden können.	

²⁴ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

	Für den Fall, dass nachher weiterhin Lärmkonflikte bestehen bleiben, soll nach erfolgtem Lückenschluss der A44 geprüft werden, ob auf die Brachter Straße/Meiersberger Straße innerhalb des Ortsteils Homberg die Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut und die Streckenabschnitte dazwischen einen lärmoptimierten Deckenaufbau bekommen. (Teilweise bereits erfolgt und umgesetzt)
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	KM1: Brachter Straße: Eine Optimierung der LSA-Steuerung ist durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW in Abstimmung mit der Stadt Ratingen umgesetzt worden. Eine Feinoptimierung in der Programmschaltung steht noch aus.

Steckbrief 6: Kölner Straße

Verortung															
Beschreibung	Die in der Regel 1-spurig ausgebaute Kölner Straße (B227) verbindet unter anderem Breitscheid und Ratingen-Lintorf sowie Breitscheid und die Innenstadt Ratingens. Die in diesem Bereich ermittelten Betroffenen ergeben sich jedoch auf Grund der Nähe zur A3 und deren Einflussbereich. Neben einer aufgelockerten beidseitigen Wohnbebauung im nördlichen Bereich der Kölner Straße (ab A3 in Richtung Süden) ist der südliche Bereich hingegen von einer einseitigen Wohnbebauung und einer einseitigen Gewerbenutzung geprägt. Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Kölner Straße beträgt 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Bereich Kölner Straße beträgt ca. 16.300 Fahrzeuge pro Tag²⁵. Im Bereich der A3 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h in nördliche Richtung und ohne Geschwindigkeitsbeschränkung in südliche Richtung. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) weist einen Wert von 103.300 Fahrzeuge pro Tag auf ²⁶. Entlang der A3 existiert bereits eine einseitige Lärmschutzwand zwischen dem Autobahnkreuz Breitscheid und der Brücke der L 227. Die Anzahl der Einwohner über den Auslösewerten im Bereich Kölner Straße ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. <table><tr><th rowspan="2">Bereich</th><th colspan="4">Einwohner über</th></tr><tr><th>L_{DEN} > 70</th><th>L_{NIGHT} > 60</th><th>L_{DEN} > 65</th><th>L_{NIGHT} > 55</th></tr><tr><td>Kölner Straße A3 bis Höhe Eschenweg</td><td>10*</td><td>18*</td><td>61*</td><td>68*</td></tr></table> *Anmerkung: Die hier dargestellten Zahlen wurde nach dem alten Berechnungsverfahren ermittelt und werden erst im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme nach neuer Berechnungsmethode fortgeschrieben 	Bereich	Einwohner über				L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55	Kölner Straße A3 bis Höhe Eschenweg	10*	18*	61*	68*
Bereich	Einwohner über														
	L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55											
Kölner Straße A3 bis Höhe Eschenweg	10*	18*	61*	68*											

²⁵ Quelle: Verkehrsstärkenkarten NRW 2010

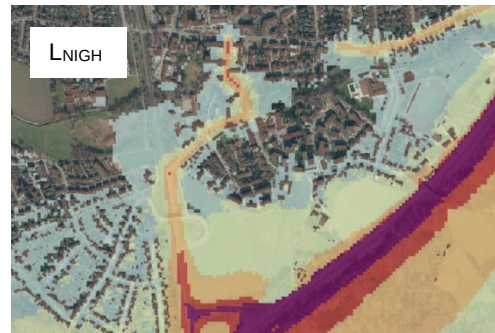
²⁶ Quelle: Verkehrsstärkenkarten NRW 2010

Maßnahmen- vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)
Bauliche Maß- nahmen		LM1: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt) im laufenden Sanierungsintervall
Organisatori- sche Maßnah- men	- KM1: Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigetafel zur Beruhigung des Verkehrs und Raserprävention auf der Kölner Str. zwischen Pappelweg und Hummelsbeck - KM2: Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h auf der Mülheimer Straße ab Kreisverkehr Am Krummenweg in Richtung Ratingen-Mitte (ca. 200 m)	LM2: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm)
Voraussetzun- gen	- KM1: Voraussetzung für eine Aufstellung: - Überprüfung der Sichtverhältnisse - KM2: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: - Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK	LM2: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms
Kostenrahmen	- KM1: ca. 2.000 € - KM2: Beschilderung Temporeduzierung auf 50 km/h: ca. 5.000 €	- LM1: Kosten derzeit nicht bezifferbar - LM2: Kosten derzeit nicht bezifferbar
Minderungs- potenzial	LM1: Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärmminderndem Asphalt auf der Kölner Straße kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM2: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ²⁷	
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Einbau eines lärmoptimierten Asphalts auf der Kölner Straße zwischen Pappelweg und Hummelsbeck (Prüfung ob eine notwendige Deckensanierung vorgezogen werden kann).	
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Kölner Straße: Seitens des Straßenbaulastträger Straßen.NRW ist eine Deckensanierung durchgeführt worden. Lärmmindernder Asphalt ist nicht verbaut worden. Da der Abschnitt nicht in der Straßenbaulast der Stadt Ratingen liegt, werden die vorgeschlagenen Maßnahmen an Straßen.NRW weitergegeben.	

²⁷ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Steckbrief 7: Tiefenbroicher Straße

Verortung



Beschreibung

Die Tiefenbroicher Straße (L239) im Ortsteil Lintorf ist eine der zentralen Ein- und Ausfallstraßen Lintorfs. Sie bildet unter anderem die Zufahrtsstraße zur Autobahnauf- und -abfahrt 24 Teifenbroich der A52 und ebenfalls bildet die Tiefenbroicher Straße eine wichtige Verbindungsachse von und nach Ratingen. Sie ist 1-spurig ausgebaut und weist an zentralen Bereichen Querungsmöglichkeiten in Form von Mittelinseln auf. Die Umgebung ist einerseits durch eine aufgelockerte Wohnbebauung und andererseits durch eine Baumreihe mit Einfahrten zur Grundschule und vereinzelt Wohngebäude geprägt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h (innerhalb der Kurvenbereiche) bzw. 50 km/h (außerhalb der Kurvenbereiche). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Bereich Tiefenbroicher Straße beträgt ca. 18.100 Fahrzeuge pro Tag²⁸. Auf der Tiefenbroicher Straße verkehren die Buslinien 752 und 754, die Ortsbusse O16 und O19 sowie der Schnellbus SB55.

Die Anzahl der Einwohner über den Auslösewerten im Bereich Lintorf – Tiefenbroicher Straße ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bereich	Einwohner über			
	L _{DEN} > 70	L _{NIGHT} > 60	L _{DEN} > 65	L _{NIGHT} > 55
Lintorf – Tiefenbroicher Straße Blyth-Valley-Ring bis Spee- straße	10*	13*	50*	50*

*Anmerkung: Die hier dargestellten Zahlen wurde nach dem alten Berechnungsverfahren ermittelt und werden erst im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme nach neuer Berechnungsmethode fortgeschrieben.



²⁸ Quelle: Verkehrsmodell Ratingen 2010



Eine Reduzierung der Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr wird im Zuge des Baus der Bahnübergang-Umgehungstrasse in Lintorf erwartet. Die nachfolgende Abbildung zeigt die aktuellen Planungen für den Bau der BÜ-Umgehungstrasse in Lintorf. Durch den Bau dieser Trasse werden verkehrsverlagernde Effekte prognostiziert, welche entsprechend auch zu Lärmreduzierungen im betrachteten Bereich führen werden.



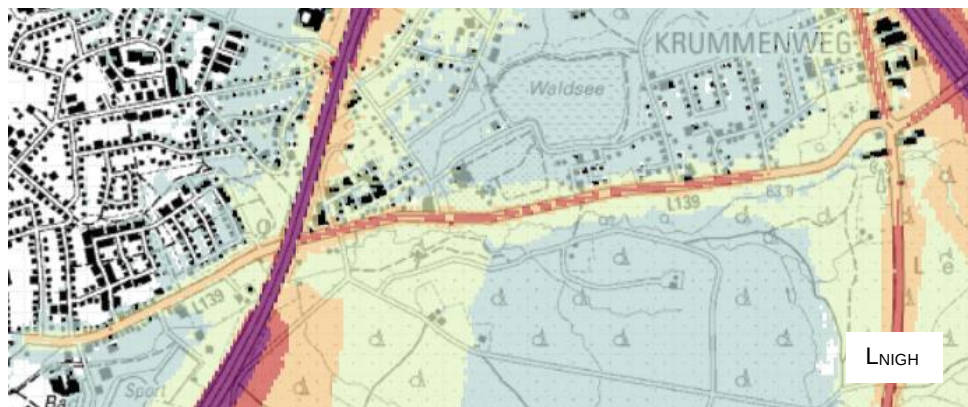
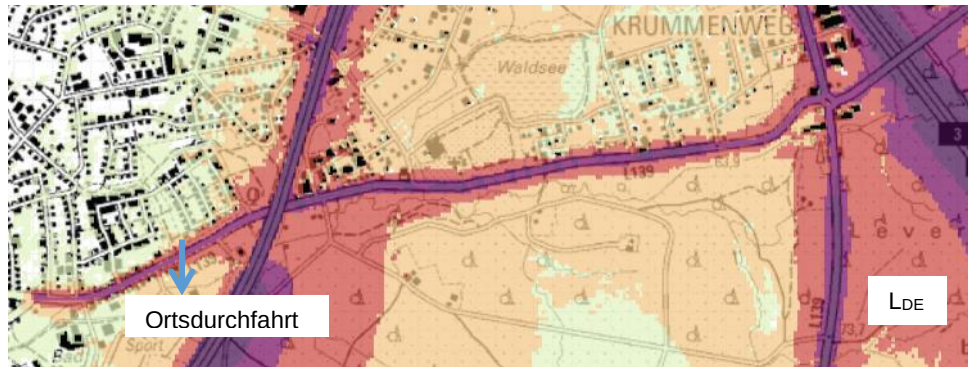
Maßnahmen-vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)
Bauliche Maßnahmen		- LM1: Bau der BÜ-Umgehungstrasse in Lintorf mit dem Ziel der Reduzierung der verkehrlichen Belastung auf der Tiefenbroicher Straße - LM2: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (lärmmindernder Asphalt). Im laufenden Sanierungsintervall
Organisatorische Maßnahmen	KM1: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf dem Lintorfer Markt zwischen Krummenweger Straße und Am Weiher	LM3: Einbau von Schallschutzfenstern (kommunales Schallschutzfensterprogramm)
Voraussetzungen	- KM1: Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung: - Überprüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach AKTUELLEM REGELWERK	LM3: Aufbau eines kommunalen Schallschutzfensterprogramms
Kostenrahmen	KM1: Beschilderungsmaßnahme Temporeduzierung: ca. 5.000	- LM1: Kosten derzeit nicht bezifferbar - LM2: Kosten derzeit nicht bezifferbar - LM3: Kosten derzeit nicht bezifferbar

Minderungs- potenzial	LM2: Einbau einer lärm mindernden Asphaltdecke Der Einbau von lärm mindernden Asphalt kann je nach Art des Fahrbahnbelags zu einer Reduzierung von bis zu 5 dB (A) führen. LM3: Einbau von Schallschutzfenstern Je nach Schallschutzklasse können Werte von 25 – 29 dB (A) in der Schallschutzklasse 1 und Werte von 45 – 49 dB (A) in der Schallschutzklasse 5 erzielt werden. ²⁹
Gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung	Forcierung des Baus der BÜ-Umgehungstrasse in Lintorf mit dem Ziel der Reduzierung der verkehrlichen Belastung auf der Tiefenbroicher Straße. Unabhängig von der Umsetzung der BÜ-Umgehungstrasse soll die Tiefenbroicher Straße/Lintorfer Markt zwischen Blyth-Valley-Ring und Kreuzung Speestraße/Krummenweger Straße in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf dem gesamten Abschnitt dauerhaft reduziert werden. (Deckensanierung 2018/2019 der Krummwegere Straße)
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Tiefenbroicher Straße: Keine Maßnahmen erfolgt. Es ist darauf hinzuweisen, dass ein lärm mindernder Asphalt erst ab 50 km/h wirkt und eine Reduzierung auf Tempo 30 nicht zielführend ist.

²⁹ Quelle: VDI Richtlinie 2719 Tabelle 2+3

Steckbrief 8: Krummenweger Straße

Verortung



Der hier betrachtete Bereich ist in der neuen Lärmkartierung Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Gegensatz zur vorherigen Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratingen enthalten.

Beschreibung

Die Krummenweger Straße (L139) im Ortsteil Lintorf ist eine der zentralen Ein- und Ausfallstraßen Lintorfs und verbindet Lintorf mit dem Stadtteil Hösel. Sie ist 1-spurig ausgebaut und weist an zentralen Bereichen Querungsmöglichkeiten in Form von Mittelinseln auf. Die Umgebung ist einerseits durch eine aufgelockerte Wohnbebauung und andererseits durch eine Baumreihe mit Einfahrten zur Grundschule und vereinzelt Wohngebäude geprägt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h (westl. der Autobahnbrücke der A52) bzw. 70 km/h (östl. der Autobahnbrücke A52). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Bereich Krummenweger Straße beträgt ca. 8.300 Fahrzeuge pro Tag³⁰ und erreicht somit den zu betrachtenden Schwellenwert von > 3 Mio. KFZ pro Jahr. Auf der Krummenweger Straße verkehrt die Buslinie 751.



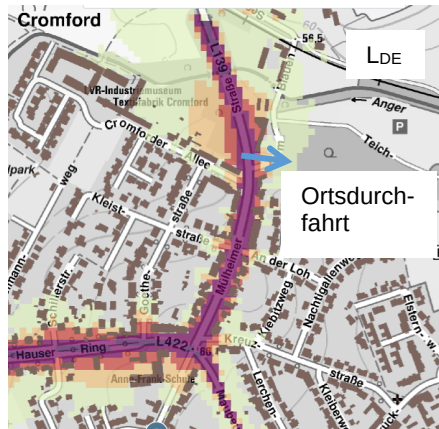
³⁰ Quelle: Geoportal NRW, Straßennetz Landesbetrieb Straßenbau

Maßnahmen- vorschläge	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)	Langfristige Maßnahmen (LM)
Organisatori- sche Maßnah- men	KM1: Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei.	
Bauliche Maß- nahmen		LM1: Einbau eines lärmindernden Asphalts bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen LM2: Da im Abschnitt der Krummenweger Straße, der in der Baulast von Straßen NRW liegt, Baumaßnahmen im Bereich der Haltestellen geplant sind, können in diesem Rahmen durch die Errichtung von Querungsstellen geschwindigkeits- und damit lärmreduzierende Effekte erzielt werden.
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Die Krummenweger Straße war in der Lärmaktionsplanung Stufe II nicht berücksichtigt. Daher haben keine Maßnahmenvorschläge vorgelegen. Dementsprechend wurden bisher auch keine Maßnahmen umgesetzt. Die Krummenweger Straße liegt nur teilweise in der Baulast der Stadt Ratingen (vgl. Abbildung L_{DEN}), das bedingt, dass mögliche langfristige Maßnahmen an den Straßen.NRW als Straßenbaulastträger weitergegeben werden.	

Steckbrief 9: Mülheimer Straße

Nördlich des Hauser Rings/Kreuzstraße

Verortung



Der hier betrachtete Bereich ist in der neuen Lärmkartierung Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Gegensatz zur vorherigen Stufe der Lärmaktionsplanung der Stadt Ratingen enthalten.

Beschreibung

Die Mülheimer Straße (L139) im Ortsteil Mitte ist die zentrale Ein- und Ausfallstraße aus Fahrtrichtung Norden und verbindet das Zentrum mit den nördlichen Stadtteilen Breitscheidt, Hösel und Lintorf. Sie ist 1-spurig ausgebaut. Im Zuständigkeitsbereich der Stadt Ratingen grenzt eine Wohnbebauung an die Mülheimer Straße an. Teilweise ist die L139 durch eine Mittelinsel getrennt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Bereich Mülheimer Straße beträgt innerorts ca. 8.200 Fahrzeuge pro Tag³¹ und erreicht somit den zu betrachtenden Schwellenwert von > 3 Mio. KFZ pro Jahr. Auf der Mülheimer Straße verkehren die Buslinien 753 und 773.



Maßnahmen-vorschläge

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (KM)

Langfristige Maßnahmen (LM)

Organisatorische Maßnahmen

KM1: Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei.
 KM2: Überprüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h auf der Mülheimer Straße

³¹ Quelle: Geoportal NRW, Straßennetz Landesbetrieb Straßenbau

Bauliche Maßnahmen		LM1: Einbau eines lärm mindernden Asphalts bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen. LM 2: Die Aufteilung des Straßenraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehr überplanen.
Sachstand der Umsetzung (Stand 2024)	Die Mülheimer Straße war in der Lärmaktionsplanung Stufe II nicht berücksichtigt. Daher haben keine Maßnahmenvorschläge vorgelegen. Die Mülheimer Straße liegt nur teilweise in der Baulast der Stadt Ratingen (vgl. Abbildung L_{DEN}) Mülheimer Straße: Da im Jahr 2015 bereits ein Splittmastix-Asphalt eingebaut worden ist, sollte bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen weiterer lärm mindernden Asphalts eingebaut werden. Als zusätzliche Maßnahme wird noch geprüft, auch hier eine Temporeduzierung auf 30 km/h bis zum Siedlungsrand/Blauer See umzusetzen. Da der Abschnitt nicht vollständig in der Straßenbaulast der Stadt Ratingen liegt, werden Hinweise zur Lärmproblematik an Straßen.NRW weitergegeben.	

6 Inkrafttreten des Aktionsplans

Der Rat der Stadt Ratingen hat den Lärmaktionsplan Stufe 4 in seiner Sitzung am 02.07.2024 beschlossen. Die Veröffentlichung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) erfolgt auf der Homepage der Stadt Ratingen unter folgendem Link: www.stadt-ratingen.de/laerm.