

**Stellungnahmen der der Träger öffentlicher Belange**

Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert.

Der 3-Fraktionen-Antrag Drucksache VO/0678/20 ist der Anlage 5 als gesonderte Stellungnahme (Stellungnahme Nr. 13) beigefügt.

Stadt Wuppertal

**Lärmaktionsplan**

**Runde 3**

Anlage 4 zum

Abschlussbericht

16. November 2020

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p><b>Nr. 01</b> 31.08.2020 Bergische Industrie- und Handelskammer</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärmreduzierung ist wichtig zum Schutz der Gesundheit und zur Verbesserung der Lebensqualität. Daher begrüßt die Bergische IHK grundsätzlich entsprechende Maßnahmen, wenn dabei die wirtschaftlichen Belange ausreichend berücksichtigt werden. Im vorliegenden Entwurf geht es vorrangig um Maßnahmen gegen den Straßenlärm im Hauptverkehrsstraßennetz von Wuppertal.</p> <p>Bei der Betrachtung der bisherigen Maßnahmen wird deutlich, dass Fahrbahnsanierungen als die häufigsten Maßnahmen zur Lärminderung angewendet wurden beziehungsweise in Planung sind. Danach folgen Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Maßnahmen zur Lärminderung (S. 8, 2.2 Stand der Maßnahmenumsetzung im Straßenverkehr). Grundsätzlich sollten Fahrbahnsanierungen - als Lärminderung an der Quelle - Vorrang vor allen anderen Maßnahmen haben. Dabei sollten stets die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse genutzt und die Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen durch den Einsatz neuer Materialien forciert werden. Die Bergische IHK bestärkt die Stadt Wuppertal darin, den Lärmaktionsplan als aktiven Treiber für ein umfangreiches Sanierungsprogramm von Straßen und Brücken zu nutzen. Ziel muss es sein, Lärm erst gar nicht oder nur begrenzt entstehen zu lassen und an der Lärmquelle anzusetzen.</p> <p>Bei der finanziellen Umsetzbarkeit der Minderungsmaßnahmen bleibt der Entwurf unscharf. Insgesamt fehlen konkrete Angaben zum verfügbaren finanziellen Budget. Stattdessen finden sich allgemeine Hinweise auf die notwendigen Mittel wieder (S. 85, 6. I. Prioritätenreihung). Im Spannungsfeld zwischen ambitioniertem Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie der Sicherung von Beschäftigung und Wohlstand können Zielkonflikte auftreten. Daher ist es umso wichtiger, dass die finanzielle Realisierung von bautechnischen Maßnahmen gewährleistet wird. Die angespannte Haushaltsslage der Stadt Wuppertal ist der Bergischen IHK in diesem Zusammenhang selbstverständlich bewusst.</p>	<p>Kapitel 4.6 des Lärmaktionsplanes stellt dar, dass einer Geschwindigkeitsreduzierung andere Maßnahmen vorzuziehen sind, wenn diese allein höhere Lärminderungseffekte erzielen oder diese Maßnahmen allein geeignet sind, die Zielwerte der Lärmaktionsplanung in den jeweiligen Prüfabschnitten zu unterschreiten. Eine entsprechende Wertung der Maßnahmen erfolgt in der Wirkungsanalyse mit Festlegung des Maßnahmenkonzeptes.</p> <p>Informationen zum verfügbaren finanziellen Budget für die Umsetzung der Maßnahmen liegen nicht vor. Vielmehr sollte das Budget auf Grundlage der Lärmaktionsplanung festgelegt werden. Die Höhe der notwendigen Mittel ist jedoch von den Rahmenbedingungen an den jeweiligen Straßenabschnitten abhängig. Daher wurden nur grobe Schätzungen abgegeben, die an diesem Punkt der Maßnahmenplanung genügen. Mit dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20 im Ausschuss für Umwelt und Verkehr ist die Verwaltung beauftragt die Maßnahmen der Priorität 1 zu konkretisieren und die Kosten abzuschätzen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Im vorliegenden Plan wird unter anderen vorgeschlagen, die Geschwindigkeit in drei Streckenabschnitten auf der Heckinghauser Straße (S. 86, Tabelle 29, Bockmühle bis Waldeckstraße, Waldeckstraße bis Untere Lichtenplatzer Straße und Untere Lichtenplatzer Straße bis Am Clef) von 50 auf 30 km/h zu reduzieren. Tempobeschränkende Maßnahmen auf Hauptverkehrsachsen sehen wir grundsätzlich kritisch. Die vierspurige Achse zwischen Barmen und Heckinghausen übernimmt eine wichtige Bündelungsfunktion insbesondere auch für den Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr und entlastet so die stark frequentierte B7. Durch Geschwindigkeitsreduzierungen droht diese Funktion verloren zu gehen, was zu Ausweichverkehren in andere Straßen führen kann. Bei der Berücksichtigung der Interessen von Anwohnern und der ortsansässigen Wirtschaft ist deshalb eine neutrale Abwägung erforderlich. Auch im Hinblick auf den Einfluss auf die ÖPNV-Fahrzeiten sind detaillierte Prüfungen unseres Erachtens zwingend notwendig, bevor Entscheidungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen getroffen werden können.</p> <p>Positiv bewerten wir Maßnahmen des passiven Schallschutzes, die im Rahmen eines Schallschutzfensterprogramms durch die Stadt Wuppertal initiiert und gefördert werden können und sich an Anwohner besonders belasteter Straßenabschnitte richtet. Diese passive Lärmschutzmaßnahme stellt eine wichtige Ergänzung zu den aktiven Maßnahmen dar und sollte kontinuierlich ausgebaut werden.</p> <p>Die Verstetigung des Verkehrsflusses (S. 40, 4.4 Verstetigung des Verkehrsflusses) halten wir ebenfalls für eine geeignete Maßnahme, um die Lärmbelastungen zu reduzieren. Hier sollte geprüft werden, ob die Koordination der Lichtsignalanlagen noch Optimierungsbedarf aufweist.</p> <p>Es ist nicht erkennbar, ob es in Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan belastbare Untersuchungen darüber gibt, wie stark die Wirtschaftsverkehre zur Verursachung von Lärm beitragen. In diesem Zusammenhang weist die Bergische IHK auf das vom NRW-Verkehrsministerium beauftragte und geförderte Projekt „Lkw-Navigation“ hin, das zur Lenkung von Lkw als weitere Strategie zur Lärminderung im vorliegenden Lärmaktionsplan Anwendung finden sollte. Die zusammen mit den anderen Rheinlandkammern und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg entwickelte technische Plattform unterstützt die Logistikbranche und die Kommunen des Landes, die Lkw-Verkehre stadtvträglich und effizient zu führen. Das Projekt bezog sich zunächst auf das Gebiet der Metropolregion Rheinland mit 148 Städten und Gemeinden und wird seit Ende 2018 für eine landesweite Ausdehnung konzipiert und umgesetzt. Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich die Stadt Wuppertal dem Projekt ebenfalls anschließen würde.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beschreibt die Lärmsituation entlang der Haupteisenbahntrasse anhand von Belastungszahlen durch das Eisenbahnbundesamt (S. 13, Tabellen 3 und 4). Auch wenn die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Wuppertal zur Lärminderung entlang der Haupteisenbahntrasse gegenüber der Deutschen Bahn AG aufgrund der gesetzlichen Regelungen begrenzt sind, halten wir das städtische Einwirken auf politischer Ebene für sinnvoll. Weitere lärmreduzierende Maßnahmen an der Schienenstrecke seitens der Deutschen Bahn AG werden durch die Bergische IHK ausdrücklich befürwortet.</p>	<p>Für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen an den Lärmbrennpunkten spricht der Bericht zum Lärmaktionsplan Prüfaufträge aus. Ergebnis ist die Benennung von Straßenabschnitten, die einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung möglichst standhalten. Diese Straßen- und Prüfabschnitte sind gleichbedeutend mit Prüfaufträgen für die Einzelfallabwägung der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Im Prüfverfahren des Lärmaktionsplans wurde neben den Betroffenen auch die Bedeutung bzw. die Klassifizierung der Straßen berücksichtigt. In den, einer finalen Anordnung von Tempo 30 vorausgehenden Einzelfallabwägungen der Straßenverkehrsbehörde sind die Bedeutung / die Klassifizierung sowie die Lärmbelastungen nochmals gegeneinander abzuwägen.</p> <p>Die Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf den ÖPNV wurde im Prüfverfahren des Lärmaktionsplanes berücksichtigt. Im Rahmen der, einer finalen Anordnung von Tempo 30 vorausgehenden Einzelfallabwägungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist die WSW mobil erneut zu beteiligen. Die WSW mobil war wir bisher in den Aufstellungsprozess des Lärmaktionsplanes eingebunden, so dass die Belange im Entwurf grundsätzlich berücksichtigt sind.</p> <p>Der Hinweis wurden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel 4.4. benennt Möglichkeiten für die Optimierung von Lichtsignalkoordinierung. Die Prüfung der entsprechenden Maßnahmen muss durch die zuständigen Fachabteilungen bei der Stadt Wuppertal erfolgen. Nach Aussagen der zuständigen Stellen bestehen keine nennenswerten Optimierungspotenziale an den bestehenden Koordinierungsstrecken. Eine verkehrs- und bedarfsgerechte Schaltung sowie Lichtsignalkoordinierung ist die Regel in Wuppertal.</p> <p>Die Maßnahmenplanung konzentriert sich die verträgliche Abwicklung des Verkehrs sowie auf den aktiven und passiven Schallschutz. Eine Lenkung des Lkw-Verkehrs ist generell sinnvoll. Für konkrete Planungsansätze zur Lkw-Führung sind jedoch weitere Untersuchungen erforderlich, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht leistbar sind.</p> <p>Der Hinweis wurden zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird auch die Lärmbelastung durch die Schwebebahn thematisiert (S. 14, 3.3 Lärmeinwirkung durch die Schwebebahn). Auch wenn die Schwebebahn aktuell mit technischen Problemen zu kämpfen hat, sind die in den letzten Jahren durchgeführten Erneuerungsprojekte der Wuppertaler Stadtwerke zur Lärmreduzierung von Seiten der öffentlichen Hand weiterhin zu unterstützen.</p> <p>Wir würden es sehr begrüßen, wenn unsere Anregungen in den Lärmaktionsplan für die Stadt Wuppertal einfließen würden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Thomas Wängler                      Leiter Stabsbereich Standortpolitik                      Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit</p>	<p>Der Hinweis wurden zur Kenntnis genommen.</p>
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 01:</b>	<p>Die Stellungnahme der bergischen IHK macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p><b>Nr. 02</b> 09.07.2020 Eisenbahn-Bundesamt</p>	<p>Sehr geehrte Frau Bennink, im Rahmen der Mitwirkung in Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Im Rahmen des Verfahrens stelle ich Ihnen die folgenden Informationen und Materialien zur Verfügung.</p> <p>Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für den Ballungsraum Wuppertal, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht. Unter <a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/nw/nw_node.html</a> können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex LDEN als auch für den Nacht-Lärmindex LNight) an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken beziehen. Zusätzlich steht Ihnen Karten- und Datenmaterial auf dem sicheren BSCW-Server zur Verfügung, den Sie unter folgender Adresse erreichen: <a href="https://bscw.bund.de/">https://bscw.bund.de/</a>. Bitte beachten Sie bei allen bereitgestellten Materialien die Hinweise zu Urheber- und Nutzungsrechten.</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 3) zu Betroffenen und Belastung im Ballungsraum Wuppertal finden Sie im Anhang der E-Mail als PDF. Ebenfalls erhalten Sie die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes für die Stadt Wuppertal.</p> <p>Zusätzlich stelle ich Ihnen Raster-Lärmkennzifferkarten für den Nacht-Lärmindex LNight zur Verfügung, auf denen eine Auswahl an vordringlichen Lärmschwerpunkten gekennzeichnet ist. Dazu ist zu beachten: Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes wurden die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Bewohnerinnen und Bewohner berechnet bzw. pauschalisiert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Veröffentlichung: Juni 2017) können für die Identifizierung von Lärmschwerpunkten in Ballungsräumen und Kommunen herangezogen werden. Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein begrenztes Gebiet entlang eines Schienenweges, in dem eine hohe Anzahl an Betroffenen einer verhältnismäßig hohen Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbetrachtung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie Anzahl der Betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrachten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.</p> <p>Dem beschriebenen Verfahren folgend und wie auf den Karten dargestellt, konnten Lärmschwerpunkte in den Bereichen Wuppertal-Barmen/-Elberfeld (vgl. Karte 4512), Wuppertal-Oberbarmen (vgl. Karte 4513) sowie Wuppertal-Elberfeld West (vgl. Karte 4612) identifiziert werden.</p> <p>Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet: Ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html</a> sowie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2018), die Sie unter <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile</a> einsehen können.</p>	<p>Die zur Verfügung gestellten Unterlagen wurden bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt und ausgewertet. Die im Bericht dargestellten Ergebnisse wurden auf Grundlage der Unterlagen aktualisiert.</p>

Stadt Wuppertal  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde 3**  
Anlage 4 zum  
Abschlussbericht  
16. November 2020

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerinnen und -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z.B. die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümerinnen und -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit der Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.</p> <p>Im Ballungsraum Wuppertal gibt es Lärmsanierungsmaßnahmen, die als bereits fertiggestellt geführt oder noch bearbeitet werden (vgl. dazu im Anhang das Dokument „LAP R3_BRm Wuppertal_Anlage 1“). Bitte beachten Sie dazu, dass der Status „1“ (entspricht „fertiggestellt“) bedeutet, dass die Maßnahmen nach Angaben der DB Netz AG als fertig bearbeitet gelten; teilweise die Umsetzung der Maßnahme aber noch anstehen kann. Der Status „5“ bedeutet, dass in dem genannten Bereich eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wird, anhand derer bestimmt werden kann, ob und welche Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden sollen. Ich hoffe, die zur Verfügung gestellten Informationen unterstützen Sie bei Ihrer Arbeit an der Lärmaktionsplanung. Bei weiteren Fragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen im Auftrag Sebastian Rothe GA 5362</p>	
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 02:</b>	Die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes macht eine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die Anzahl der lärmsanierten Wohneinheiten in Kapitel 7.1 wurde von 571 auf 1.005 angepasst.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p><b>Nr. 03</b> 10.07.2020 Bezirksregierung Düsseldorf</p>	<p>Lärmaktionsplanung gemäß § 47 BImSchG für Wuppertal Hier: Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Runde III</p> <p>Im Rahmen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Wuppertal der Runde III verweise ich zunächst auf meine Stellungnahme vom 23.08.2018, die wie folgt auch weiterhin Bestand hat: Grundsätzlich ist zunächst anzumerken, dass zur Verringerung der Verkehrslärmbelastung primär straßenbauliche und -planerische Maßnahmen in Betracht kommen sollen; Diese haben Vorrang vor verkehrsbehördlichen Eingriffen. Nach § 45 Abs. 1, Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können darüber hinaus Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden, wenn bauliche Maßnahmen nicht ausreichend oder nicht umsetzbar sind. An bestehenden Straßen sind dann die gültigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) anzuwenden.</p> <p>Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger im Einzelfall nach Betroffenheit durchzuführen (§ 5 b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz StVG). Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) reichen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens auch nicht geeignet, um das Überschreiten der einschlägigen Richtwerte zu belegen.</p> <p>So sind in jedem Einzelfall vorab die Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes, bestehende Vorbelastungen, die Funktion der Straße, Auswirkungen von möglichen Verdrängungs- und Schleichverkehren in bislang unbelastete, schützenswerte Wohngebiete, die Auswirkungen auf den ÖPNV, Interessen anderer Verkehrsteilnehmer und der Anlieger sowie der Grad der Lärmbelastung sowie die, durch die verkehrsbeschränkende Maßnahme, zu erwartende Lärmreduzierung, zu prüfen. Das Ergebnis dieser Prüfung ist für etwaige spätere Verwaltungsstreitverfahren zu dokumentieren.</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Runde III werden unter 4.7 „Maßnahmen an den Autobahnen“, 10 Streckenabschnitte aufgezeigt, bei denen es zu einer Überschreitung von Lärmpegeln, hier an der A 1 und der A 46 im Wuppertaler Raum, kommen soll und somit meine unmittelbare Betroffenheit als Straßenverkehrsbehörde für Bundesautobahnen gegeben ist.</p> <p>Im Weiteren wird aber darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Maßnahmenkonzentration in erster Linie zunächst dazu führen soll die vorhandene Spitzenbelastung an autobahnnahen Immissionsorten abzubauen. Hiernach verbleiben nach weiterer Abwägung, unter dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung der Straßen, sowie in Anbetracht von geplanten und bereits durchgeführten passiven und aktiven Schallschutzmaßnahmen nur die beiden Teilstücke der A 46 mit den Abschnittsziffern 1 und 2 im näheren Untersuchungsbereich, wo dann auch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen vorgeschlagen werden.</p> <p>Wie eingangs ausgeführt ist zur Prüfung bzw. für eine verkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Lärmberechnung durch den zuständigen Straßenbaulastträger für den Einzelfall gem. RLS 90 durchzuführen. Ein Abgreifen der Werte aus Lärmkarten sowie Lärmmessungen oder Berechnung von Lärmwerten nach anderen Regelwerken ist dabei unzulässig. Da hier außerdem offenkundig auch bauliche Maßnahmen an den Autobahnen vorgesehen sind, sind diese, sowie wie deren Auswirkungen auf die Lärmpegelwerte, bei der abschließenden Bewertung bzw. Berechnung ebenfalls zu berücksichtigen.</p>	<p>Kapitel 4.6 stellt dar, dass einer Geschwindigkeitsreduzierung andere Maßnahmen vorzuziehen sind, wenn diese allein höhere Lärmreduzierungs- oder die Zielwerte der Lärmreduzierung in den jeweiligen Prüfabschnitten unterschreiten. Eine entsprechende Wertung der Maßnahmen erfolgt in der Wirkungsanalyse mit Festlegung des Maßnahmenkonzeptes.</p> <p>Die Berechnung der Beurteilungspegel soll nach RLS-90 erfolgen. Dies entspricht allerdings nicht der Berechnungsmethode bei der Erstellung der Lärmkarten. Die Erkenntnisse aus der Lärmkartierung sind daher nur für eine vorläufige Beurteilung der Machbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen geeignet. Dies ist entsprechend in Kapitel 4.6 dargestellt.</p> <p>Im Rahmen der für die Lärmaktionsplanung zur Verfügung stehenden Ressourcen können lediglich Prüfabschnitte für vertiefende Einzelfallabwägungen benannt werden. Die Ergebnisse des Prüfverfahrens sind im Bericht dargestellt. Die Einzelfallabwägung obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Das Prüfverfahren berücksichtigt die gelisteten Aspekte (bspw. Verdrängungseffekte, Auswirkung auf den ÖPNV).</p> <p>Die Runde 3 der Lärmaktionsplanung in Wuppertal befasst sich mit Bereichen, die besonders hohen Lärmpegeln <math>L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}</math> bzw. <math>L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}</math> ausgesetzt sind. <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> bilden Durchschnittswerte über einen gewissen Zeitraum ab. Daher ist das Wort Spitzenbelastung nicht korrekt gewählt. Es wird entsprechend umformuliert. Das Wort „Spitzenbelastung“ wird im Berichtsteil ersetzt durch die Formulierung „besonders hohe Lärmbelastungen im Tagesmittel und / oder den Nachtstunden“.</p> <p>Entsprechende Hinweise sind im Lärmaktionsplan enthalten.</p>

Stadt Wuppertal  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde 3**  
Anlage 4 zum  
Abschlussbericht  
16. November 2020

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Darüber hinaus werden auch Belange der Schwebbahn in dem Lärmaktionsplan der Runde III angeführt. Hier wird unsererseits jedoch keine direkte Betroffenheit festgestellt. Durch technische Verbesserungen beim Schwebbahnumbau (Austausch Schienenbrücken, neue Fahrzeuge) hat sich der Lärmpegel verringert. Maßnahmen zur Lärminderung werden in Bezug auf die Schwebbahn auch nicht empfohlen.</p> <p>Im Auftrag (Eisele)</p>	<p>Die Auswertung der Lärmkartierung für die Schwebbahn in Kapitel 3.3 zeigt, dass 1.390 Personen gesundheitsrelevanten Lärmpegeln von mehr als 65 dB(A) am Gesamttag und 1.090 von mehr als 55 dB(A) in den Nachtstunden ausgesetzt sind. Aufgrund der in den letzten Jahren durchgeführten Erneuerungsprojekte an der Wuppertaler Schwebbahn und der damit verbundenen Lärm-minderung ist zu vermuten, dass sich die Anzahl Lärmbetroffener mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln im Tagesmittel oberhalb von 65 dB(A) und in den Nachtstunden oberhalb von 55 dB(A) wesentlich verringert hat, sowie keine Personen oberhalb von Lärmpegeln von LDEN 70 dB(A) bzw. LNight 60 dB(A) betroffen sind. Der Lärmaktionsplan verzichtet daher auf eine Planung von Maßnahmen zur Lärminderung in Bezug auf die Schwebbahn.</p>
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 03:</b>	<p>Die Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf macht eine Anpassung des Maßnahmenkomplexes „Geschwindigkeitsreduzierungen“ an Autobahnen (Kapitel 4.7) erforderlich. Die Bedeutung der Berechnung nach RLS-90 wurde geschärft sowie der Hinweis ergänzt, dass das Ergebnis der Abwägung des Lärmaktionsplanes eine Prüfeempfehlung darstellt. Das Wort „Spitzenbelastung“ wurde ersetzt durch die Formulierung „besonders hohe Lärmbelastungen im Tagesmittel und / oder den Nachtstunden“.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Prüfeempfehlungen straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen) sind Ergebnis eines Abwägungsverfahrens. Dieses orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben. Die Prüfung auf Anordnung muss durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden erfolgen und genehmigt werden. Die Stadt hat infolge dessen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Bescheidung. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer Anordnung.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p><b>Nr. 04</b>                      21.07.2020                       Untere                      Immissionsschutzbehör                      de Oberbergischer Kreis</p>	<p>Sehr geehrte Frau Norbistrath,                      vielen Dank für Ihre Nachricht und die Möglichkeit zur Stellungnahme.                      Seitens der Unteren Immissionsschutzbehörde beim Oberbergischen Kreis werden allerdings keine Anregungen                      oder Hinweise vorgebracht.                      Mit freundlichem Gruß                      Im Auftrag                      gez.                      Barbara Eurich</p>	<p>Keine Anmerkungen.</p>
<p><b>Umgang mit der                      Stellungnahme Nr. 04:</b></p>	<p>Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Oberbergischen Kreises macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	



Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p><b>Nr. 05</b> 28.07.2020 Landschaftsverband Rheinland-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, für die Übersendung der Planungsunterlagen zu o. g. Planung bedanke ich mich.</p> <p>Gem. § 1 III DSchG NRW sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.</p> <p>Daher übersende ich Ihnen in der Anlage die rechtskräftig eingetragenen bzw. zur Eintragung beantragten Bodendenkmäler im Stadtgebiet als PDF- und shape-Datei mit der Bitte, diese nachrichtlich in Ihre Planunterlagen zu übernehmen.</p> <p>Konkrete Maßnahmen, die sich aus dem Lärmaktionsplan ergeben und deren Umsetzung mit Bodeneingriffen im Bereich von eingetragenen oder vermuteten Bodendenkmälern verbunden sind, bedürfen der frühzeitigen Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde sowie dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland. Auf die Vorschriften der §§ 9, 13 und 29 DSchG NRW weise ich in diesem Zusammenhang hin.</p> <p>Für Rückfragen und Abstimmungen stehe ich gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag Kerstin Kreuzberg Verwaltungsfachwirtin</p>	<p>Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind bei der Konkretisierung der Planungen und bei der Umsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen. Der Landschaftsverband Rheinland-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland wird bei der Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen erneut beteiligt.</p>
<p><b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 05:</b></p>	<p>Die Stellungnahme des Landschaftsverbandes Rheinland-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Der Landschaftsverband Rheinland-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland wird bei der Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen erneut beteiligt.</p>	

Stadt Wuppertal  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde 3**  
Anlage 4 zum  
Abschlussbericht  
16. November 2020

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<b>Nr. 06</b> 05.10.2020 Stadt Wülfrath	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Trägerbeteiligung hat die Stadt Wülfrath keine Anregungen oder Bedenken zum Entwurf des Lärmaktionsplans III. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag Andreas Bornemann	Keine Anmerkungen.
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 06:</b>	Die Stellungnahme der Stadt Wülfrath macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<b>Nr. 07</b> 08.07.2020 Stadt Wuppertal Ressort Umweltschutz	Lärmaktionsplanung Runde III für die Stadt Wuppertal Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange Sehr geehrte Damen und Herren, gegen die Planung bestehen unsererseits keine Bedenken und Anregungen. Mit freundlichen Grüßen i.A. Dipl.-Ing. Nietfeld Fachbereichsleiter Gewässer	Keine Anmerkungen.
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 07:</b>	Die Stellungnahme des Ressort Umweltschutz der Stadt Wuppertal macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<b>Nr. 08</b> 19.08.2020 Stadt Schwelm	Lärmaktionsplan Runde III Beteiligung der Träger öffentlicher Belange Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Beteiligung der Behörden zum Lärmaktionsplan (Runde III) der Stadt Wuppertal hat die Stadt Schwelm keine Bedenken vorzubringen, insofern die angedachten Maßnahmen keine negativen Auswirkungen der Lärmentwicklung auf das Schwelmer Stadtgebiet nach sich ziehen. Mit freundlichen Grüßen N. Lippki Sachgebietsleiter FB 6.1 - Planung	Keine Anmerkungen.
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 08:</b>	Die Stellungnahme der Stadt Schwelm macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme																												
<p><b>Nr. 09</b> 24.08.2020 Wuppertaler Stadtwerke mobil GmbH</p>	<p>Sehr geehrte Frau Norbistrath, sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Wuppertal sind wir aufgefordert, im Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme zur vorliegenden Entwurfsfassung des Lärmaktionsplanes abzugeben.</p> <p>Als WSW mobil waren wir bisher stets in die Arbeitsgruppe für die Lärmaktionsplanung eingebunden, so dass unsere Belange im Entwurf grundsätzlich berücksichtigt sind. Nachstehend erhalten Sie daher mit der Bitte um Berücksichtigung im weiteren Verfahren unsere Stellungnahme mit ergänzenden Hinweisen:</p> <p>Seite 72: „Die errechneten Verlustzeiten mit An- und Abfahrt der Haltstellen liegen an den Lärmbrennpunkten zwischen 0 und 44 Sekunden je Fahrt. Zunächst sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung an Abschnitten geprüft werden, an denen eine geringe Auswirkung auf den ÖPNV zu erwarten ist. In Abstimmung mit den an der Lärmaktionsplanung beteiligten Verwaltungsstellen und den Wuppertaler Stadtwerken (WSW mobil) wurden 20 s pro Fahrt als Grenze gewählt.“</p> <p>Eine Einzelbetrachtung von Linienabschnitten ist aus der ÖPNV-Perspektive nicht sinnvoll. Vielmehr müssen die einzelnen Abschnitte gesamthaft betrachtet werden; eine alternative Routenwahl ist dem ÖPNV - anders als im IV, nicht gegeben. Wir bitten, den Text daher wie folgt zu ändern:</p> <p>„Die errechneten Verlustzeiten mit An- und Abfahrt der Haltstellen liegen an den Lärmbrennpunkten zwischen 0 und 81 Sekunden je Fahrt.“ Vgl. hierzu Seite 64, Cronenberger Straße von Klever Platz bis Hahnerberger Straße in Summe 81 Sekunden (20+31+9+21).</p> <p>Ausschnitt Seite 64:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Cronenberger Straße</td> <td>Klever Platz bis Hatzenbecker Straße</td> <td>635, E877, NE7, CE64, CE65</td> <td>1</td> <td>529</td> <td>25</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hatzenbecker Straße bis Cronenberger Straße 206</td> <td>635, E877, NE7, CE64, CE65</td> <td>0</td> <td>644</td> <td>31</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Cronenberger Straße 206 bis Worringer Straße</td> <td>615, 635, 645, E872, NE7, NE15, CE64, CE65</td> <td>2</td> <td>409</td> <td>20</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Worringer Straße bis Hahnerberger Straße</td> <td>615, 635, 645, E872, NE7, NE15, CE64, CE65</td> <td>1</td> <td>554</td> <td>27</td> <td>21</td> </tr> </tbody> </table> <p>Seite 85: Unter dem Punkt 6.1 Prioritätenreihung fehlt eine Aussage dazu, dass umgesetzte Tempo-30-Maßnahmen nach Prüfung zurückgeführt werden, wenn nach einer - zeitlich nachfolgenden - Straßensanierung die erzielten Lärminderungseffekte ebenfalls eintreten. Den Text bitten wir entsprechend zu ergänzen.</p>	Cronenberger Straße	Klever Platz bis Hatzenbecker Straße	635, E877, NE7, CE64, CE65	1	529	25	20		Hatzenbecker Straße bis Cronenberger Straße 206	635, E877, NE7, CE64, CE65	0	644	31	31		Cronenberger Straße 206 bis Worringer Straße	615, 635, 645, E872, NE7, NE15, CE64, CE65	2	409	20	9		Worringer Straße bis Hahnerberger Straße	615, 635, 645, E872, NE7, NE15, CE64, CE65	1	554	27	21	<p>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.</p> <p>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.</p>
Cronenberger Straße	Klever Platz bis Hatzenbecker Straße	635, E877, NE7, CE64, CE65	1	529	25	20																								
	Hatzenbecker Straße bis Cronenberger Straße 206	635, E877, NE7, CE64, CE65	0	644	31	31																								
	Cronenberger Straße 206 bis Worringer Straße	615, 635, 645, E872, NE7, NE15, CE64, CE65	2	409	20	9																								
	Worringer Straße bis Hahnerberger Straße	615, 635, 645, E872, NE7, NE15, CE64, CE65	1	554	27	21																								

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme																					
	<p>Seite 86: Die Zuordnung der Heckinghauser Straße in Priorität 1 in Tab. 29 widerspricht davor getätigten Aussagen. So wird auf Seite 72 festgehalten, dass, „In Abstimmung mit den an der Lärmaktionsplanung beteiligten Verwaltungsstellen und den Wuppertaler Stadtwerken (WSW mobil) [ . . . ] 20 s pro Fahrt als Grenze gewählt, " wurde. Summiert man die Verlustzeiten auf der Heckinghauser Straße (vgl. Ausschnitt S. 65), so ergibt sich mit 14, 27, und 14 Sekunden eine Verlustzeit von in Summe 55 Sekunden für den Gesamtabschnitt, wobei der Abschnitt Waldeckstraße bis Untere Lichtenplatzer Straße bereits den festgelegten 20 Sekunden Wert überschreitet.</p> <p>Ausschnitt Seite 65:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Heckinghauser Straße</td> <td>Bockmühle bis Waldeckstraße</td> <td>602, 604, 611, 636, E804, E807, E881, E883, E905</td> <td>1</td> <td>397</td> <td>19</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Waldeckstraße bis Untere Lichtenplatzer Straße</td> <td>604, 611, 646, E880, E881, E892, NE 5</td> <td>2</td> <td>779</td> <td>37</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Untere Lichtenplatzer Straße bis Am Cief</td> <td>604, 611, E881, E888, E892</td> <td>2</td> <td>511</td> <td>25</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Heckinghauser Straße bitten wir daher aus der Prioritätenliste herauszunehmen bzw. an richtiger Stelle einzufügen.</p> <p>Abschließend möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass wir für eine ÖPNV-verträgliche Umsetzung von Tempo 30 im Rahmen der Lärmaktionsplanung im Sinne einer Stärkung des Umweltverbundes begleitende Eingriffe in den Verkehrsraum für zwingend erforderlich halten. Diese müssen geeignet sein, die Fahrtzeitverluste der Busse aus den Tempo-30-Abschnitten an anderer Stelle zu kompensieren. Hierzu gehören beispielsweise Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung, wie weiter optimierte LSA-Beeinflussung, der Rückbau von Busbuchten sowie die sukzessive Beseitigung sonstiger Störstellen. Durch die Bevorrechtigung des ÖPNV können aus unserer Sicht darüber hinaus Synergien mit anderen verkehrlichen Themenfeldern wie Luftreinhaltung, vollständige Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, etc. geschaffen werden.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>i.V. Froning i.A. Kuntz</p>	Heckinghauser Straße	Bockmühle bis Waldeckstraße	602, 604, 611, 636, E804, E807, E881, E883, E905	1	397	19	14		Waldeckstraße bis Untere Lichtenplatzer Straße	604, 611, 646, E880, E881, E892, NE 5	2	779	37	27		Untere Lichtenplatzer Straße bis Am Cief	604, 611, E881, E888, E892	2	511	25	14	<p>Für die als prioritäre Maßnahme bewertete Geschwindigkeitsreduzierung in der Heckinghauser Straße wurden ergänzend zu der hier von der WSW vorgebrachten Stellungnahme im Rahmen der Fachbereichsbeteiligung durch das Ressort Straßen und Verkehr, Bereich 104.11 Verkehrslenkung und Ausnahmegenehmigungen Bedenken ebenfalls geäußert. Im Rahmen der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes erfolgt eine erneute Bewertung des Straßenabschnittes.</p> <p>Der Hinweis, dass bei der Einführung von Tempo 30 begleitende ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich werden, wird in die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes mit aufgenommen.</p>
Heckinghauser Straße	Bockmühle bis Waldeckstraße	602, 604, 611, 636, E804, E807, E881, E883, E905	1	397	19	14																	
	Waldeckstraße bis Untere Lichtenplatzer Straße	604, 611, 646, E880, E881, E892, NE 5	2	779	37	27																	
	Untere Lichtenplatzer Straße bis Am Cief	604, 611, E881, E888, E892	2	511	25	14																	
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 09:</b>	<p>Die Stellungnahme der Wuppertaler Stadtwerke mobil GmbH macht eine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die ÖPNV-Verlustzeiten auf Seite 73 werden angepasst. Der Hinweis, dass Geschwindigkeitsreduzierungen andere Maßnahmen vorzuziehen sind, wenn diese allein höhere Lärmreduzierungs-effekte erzielen oder die Zielwerte der Lärmreduzierung in den jeweiligen Prüfabschnitten unterschreiten, wird auf Seite 85 ergänzt. Der Hinweis, dass bei Tempo 30 begleitende ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich sind, wird auf Seite 62 hinzugefügt. Für die Heckinghauser Straße erfolgt – auch in Anlehnung an die Fachbereichsbeteiligung, Stellungnahme des Ressort Straßen und Verkehr, Bereich 104.11 Verkehrslenkung und Ausnahmegenehmigungen – eine Neubewertung und Überarbeitung im Lärmaktionsplan.</p>																						

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<b>Nr. 10</b> 31.08.2020 Untere Immissionsschutzbehör de und Kreisgesundheitsamt des Landkreises Mettmann	Beteiligung als Träger öffentlicher Belange Stadt Wuppertal Lärmaktionsplan Runde III gemäß 5 47d BImSchG Zu der o.g. Maßnahme äußere ich mich wie folgt: Untere Immissionsschutzbehörde: Es werden keine Anregungen vorgebracht. Kreisgesundheitsamt: Es werden keine Anregungen vorgebracht. Im Auftrag Zellin	Keine Anmerkungen.
<b>Umgang mit der            Stellungnahme Nr. 10:</b>	Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde und des Kreisgesundheitsamtes des Landkreises Mettmann macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p><b>Nr. 11</b> 27.08.2020 Handwerkskammer Düsseldorf</p>	<p>Entwurf Fortschreibung des Lärmaktionsplans für den Ballungsraum Wuppertal Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der Runde III hier: unsere Stellungnahme zur Beteiligung gem. 5 47 d Abs. 3 BImSchG Sehr geehrte Frau Norbistrath, mit Mail vom 25.Juni hatten Sie auf die Offenlage des Entwurfs zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans für den Ballungsraum Wuppertal III. Runde hingewiesen. Wir nehmen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr. Grundlage des vorliegenden Entwurfs bilden die Lärmaktionspläne der I. und II. Runde aktualisiert um die Ergebnisse der Lärmkartierung aus 2017. Als Auslösewerte werden gemäß Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 7.2.2008 <math>L_{den} \geq 70</math> dB(A) und <math>L_{night} \geq 60</math> dB(A) an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden festgelegt. Unter Zugrundelegung der Kartierungsergebnisse aus 2017 identifiziert der Lärmaktionsplan für 182 Straßenabschnitte eine Überschreitung der Auslösewerte (nachfolgend „Lärmbrennpunkte“), davon 10 an Bundesautobahnen (ebd.). Angesichts der eingeschränkten finanziellen und personellen städtischen Ressourcen nimmt der Entwurf eine Auswahl auf eine handhabbarere Zahl von Brennpunkten vor. Danach verbleiben 73 Lärmbrennpunkte, die in der Maßnahmenplanung behandelt werden. Im Fokus stehen dabei die durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärmbrennpunkte auf den innerstädtischen Straßen, wobei insbesondere Straßen von Norden Richtung Elberfeld-Zentrum, Oberbarmen-Zentrum und Unterbarmen-Zentrum sowie die Zufahrten zu den BAB1, 46 und 535 betroffen sind. Grundsätzlich begrüßen wir die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele und Strategien zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der Handwerksbetriebe erreichbar und die Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben. Zudem ist es im Interesse der von uns zu vertretenden Belange, dass die in innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können. Gerade das Handwerk übt in starkem Maße örtliche Versorgungsfunktion aus und ist aus diesem Grund auf eine gute Mobilität über das städtische Straßennetz angewiesen. Das Gutachten empfiehlt konkrete Maßnahmen (S. 111) zur weiteren Prüfung bzw. Umsetzung bezüglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrbahnsanierungen für 5 Lärmbrennpunkte</li> <li>• Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge für 15 Lärmbrennpunkte</li> <li>• Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 für 58 Lärmbrennpunkte</li> <li>• Straßenraumumgestaltungen für 24 Lärmbrennpunkte</li> </ul> <p>Zu den Empfehlungen für den Straßenverkehr nehmen wir wie folgt Stellung:</p>	<p>Die mit der Lärmaktionsplanung erarbeiteten Maßnahmen sind als Prüfaufträge zu verstehen. Die Empfehlungen sind unter Berücksichtigung aller Randbedingungen weiter zu konkretisieren und einer vertiefenden Planung zuzuführen. Hierzu gehören auch die Belange der ortsansässigen Wirtschaft.</p>



Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Fahrbahnsanierungen und Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge (Zif. 4.3, S.33 ff. und Anlage)</p> <p>Die Sanierung von Fahrbahnen - vorzugsweise mit lärminderndem Asphalt - unterstützen wir nachdrücklich. An belasteten Straßenabschnitten ist die Erneuerung von Deckschichten mit lärminderndem Asphalt besonders erfolgversprechend, da sie zu einer deutlichen Geräuschpegelreduzierung von bis zu 5 dB(A) bzw. im Mittel 3 dB(A) bei Tempo 50 (S. 22; S.34) führt [Regelbauweise -1 dB(A) ] und gleichzeitig Geschwindigkeitsreduzierungen weitgehend überflüssig macht, weil die Wirkung unterhalb von 50 km/h abnimmt (S.34).</p> <p>Neben den kurzfristig für eine „normale“ Fahrbahnsanierung ins Auge gefassten Straßen (abschnitten) identifiziert der Entwurf 15 weitere, die sich für eine Sanierung mit lärminderndem Belag eignen (vgl., S.86ff und Anlage 2). An diesen Straßen (abschnitten) lassen sich lt. Entwurf „durch den Einbau lärmarmen Fahrbahnoberflächen <u>wesentliche</u> akustische Verbesserungen erzielen“ (S.35, Herv. d. Verf.).</p> <p>Mit Blick auf die Dringlichkeit einer Umsetzung empfiehlt der Entwurf in Anlage 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• an der Uellendahler Straße / Gathe, Abschnitt Mirker Straße bis Karlstraße (Maßnahme Nr. 128) kurzfristig (1. Priorität) lärmindernden Belag aufzutragen.</li> <li>• 8 Straßen (abschnitte) werden für eine mittelfristige Umsetzung vorgeschlagen (2. Priorität).</li> <li>• Bei 6 Straßen (abschnitten) spricht sich der Gutachter für eine längerfristige Umsetzung aus (3. Priorität).</li> </ul> <p>Bis zur erfolgten Umsetzung wird für die Nützenberger Straße im Abschnitt 217-241 (Nr. 164) und die Loher Straße im Abschnitt Wartburgstraße bis Friedrich-Engels-Allee (Nr. 106) darüber hinaus die Prüfung einer ganz-tägigen Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Sollte eine Umsetzung von Tempo 30 unumgänglich sein, weisen wir darauf hin, dass die Geschwindigkeitsreduzierung nach erfolgter Sanierung zurückgenommen werden sollte, da das Minderungspotential lärmindernder Beläge bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h nicht seine volle Wirkung entfaltet, sondern abnimmt (vgl. S. 34).</p> <p>Grundsätzlich irritiert uns, dass alle 14 der zweiten und dritten Priorität zugeordneten Straßen(abschnitte) auch in der Liste der „ergänzenden Maßnahmen“ des Anhangs 2 enthalten sind, da diese Liste ausschließlich Straßen(abschnitte) umfasst, die mit Blick auf eine ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für eine weitere Prüfung in Frage kommen.</p> <p>Wir regen an, die o.g. 14 Straßenabschnitte aus der Liste der „ergänzenden Maßnahmen“ des Anhangs 2 herauszunehmen und der Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt dadurch Verbindlichkeit und Priorität zu geben. Ansonsten befürchten wir, dass angesichts der angespannten Haushaltslage bei positivem Prüfergebnis in vielen Fällen die kostengünstigere Variante einer Tempo-30 Beschilderung zum Zuge kommen wird.</p> <p>Zukunftsgerichtet unterstützen wir daher auch nachdrücklich die vom Gutachter ausgesprochene Empfehlung, „in die (jährlichen Haushalts-)Pläne zur Fahrbahnsanierung und Fahrbahninstandhaltung den Aspekt der Lärmbetroffenheit als weitere Entscheidungsgröße einzubeziehen, um zukünftig unabhängig von den Empfehlungen der Lärmaktionsplanung Haushalts- und Finanzmittel zur Fahrbahnsanierung und Fahrbahninstandhaltung im Sinne der Lärminderung einzusetzen“ (S.35). Die dringende Notwendigkeit, Fahrbahnsanierungen künftig stärker als bisher in den Blick zu nehmen, unterstreicht auch der aus 2019 stammende „Bericht zum Straßenzustand und Erhaltungsmanagement“ (VO/0671/19).</p>	<p>Den Schwerpunkt der Maßnahmenplanung bilden Maßnahmen mit dem der Verkehr verträglich abgewickelt werden kann sowie Schallschutzmaßnahmen. In diesem Zusammenhang wurden neben Geschwindigkeitsreduzierungen auch konventionelle Fahrbahnsanierungen, der Einsatz lärmtechnisch optimierter Fahrbahnbeläge, verschiedene Verstetigungsmaßnahmen, mögliche Straßenraumumgestaltungen, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Der Lärmaktionsplan formuliert Prüfaufträge und zeigt auf, an welchen Straßen welche Maßnahmen sinnvoll sein können. In der Vorbereitung der Maßnahmenumsetzung sind in der Regel weitere vertiefende Einzelfallbetrachtungen erforderlich, die im Rahmen des Lärmaktionsplanes aus finanziellen und zeitlichen Gründen nicht möglich sind. Insbesondere für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen werden vertiefende Einzelfallbetrachtungen im Verantwortungsbereich der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erforderlich.</p> <p>Wie Kapitel 4.3 darstellt, sind je nach Belag auch bei Tempo 30 Pegelminderungen von bis zu 4 dB(A) nachgewiesen. Da die lärmindernde Wirkung von Einzelmaßnahmen an vielen Lärmbrennpunkten nicht ausreicht, sind mehrere Maßnahmen erforderlich, um möglichst die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (<math>L_{DEN} \geq 70</math> dB(A) und <math>L_{Night} \geq 60</math> dB(A)) zu unterschreiten.</p> <p>Einer Geschwindigkeitsreduzierung sind andere Maßnahmen vorzuziehen, wenn diese allein höhere Lärminderungseffekte erzielen oder diese allein dazu führen, dass die Zielwerte der Lärmaktionsplanung in den jeweiligen Prüfabschnitten unterschritten werden. Eine entsprechende Wertung der Maßnahmen erfolgt in der Wirkungsanalyse des Lärmaktionsplanes mit Festlegung des Maßnahmenkonzeptes.</p> <p>Wegen der Vielzahl an Prüfeempfehlungen für Tempo 30 wurden bereits Abschnitte identifiziert, die vorrangig durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft und in die Umsetzung gebracht werden sollten (Tempo 30-Abschnitte mit geringerem Prüfungs- und Umsetzungsaufwand). Diese Straßenabschnitte gehen in die Prioritätenreihung ein. Alle weiteren Tempo 30-Prüfabschnitte (Tempo 30-Abschnitte mit höherem Prüfungs- und Umsetzungsaufwand) werden vorerst nicht mit Umsetzungsprioritäten versehen. Eine Umsetzung ist aus akustischer Sicht jedoch auch hier sinnvoll. Sie werden als ergänzende Maßnahmen gesondert aufgeführt.</p>

Stadt Wuppertal  
**Lärmaktionsplan**  
**Runde 3**  
Anlage 4 zum  
Abschlussbericht  
16. November 2020

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Straßenraumumgestaltung (Zif. 4.5, S. 43 ff.)</p> <p>Von den insg. 24 Straßen(abschnitten), die lt. Entwurf für eine Straßenraumumgestaltung in Frage kommen, werden eine als kurzfristig und vier weitere als mittelfristig umzusetzende Maßnahmen empfohlen (1. Priorität und 2. Priorität). Der hohe Allgemeinheitsgrad lässt allerdings keine einzelfallbezogene Bewertung zu.</p> <p>Generell sehen wir „Straßenraumumgestaltungen“ jedoch insofern kritisch, als sie Maßnahmen umfassen können, die in der Regel zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr Lärm- und Luftschadstoffemissionen führen (z.B. veränderte Fahrbahnquerschnitte, Reduzierung von Fahrbahnen mit dem Ziel, den Abstand zur Bebauung zu vergrößern, Bodenwellen, Bedarfs-LSA bei hohem Querungsbedarf und gleichzeitig starkem Verkehrsaufkommen). Dies gilt es auch bei Belagerneuerungen zu bedenken, mit denen ja gerade eine Verstetigung des Verkehrsflusses angestrebt wird (z.B. auf der Cronenberger Straße, Karlstraße, Rauental, Varresbecker Straße; vgl. Anlage 2, Straßen Nr. 155, 130, 67, 44).</p> <p>Auch der Wegfall von Parkflächen im Zuge von Straßenraumumgestaltungen kann bei hohem Parkdruck und fehlenden Alternativen den Parksuchverkehr erhöhen und sich insofern negativ auf die angestrebte Lärm- und Luftschadstoffminderung auswirken.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir vorsorglich darauf hin, dass bei Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Straßenraumumgestaltung zudem den Standortbelangen der jeweils ansässigen Betriebe und allgemein den Belangen der innerstädtischen Wirtschaftsverkehre Rechnung zu tragen ist. Dies gilt auch, sofern im Zuge von Straßenraumumgestaltungsmaßnahmen Parkflächen entfallen. Handwerksbetriebe benötigen kundennahe Stellplätze und Ladeflächen zur Erbringung ihrer Dienstleistungen am Auftragsort, da ein unmittelbarer Zugriff auf teils schwere Materialien und Werkzeuge für bauliche Maßnahmen notwendig ist. Zudem müssen die Standorte der Betriebe für Kunden und Lieferanten erreichbar bleiben. Von daher sprechen wir uns ausdrücklich dafür aus, die Betriebe in den Planungsprozess einzubinden und ggf. gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p> <p>Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h (Zif. 4.6, S. 49ff sowie Anlagen 1 und 2)</p> <p>Den Schwerpunkt der Maßnahmenplanung bilden Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h. Geschwindigkeitsreduzierungen im Umfeld von Kindergärten, Schulen und anderen sensiblen Bereichen begrüßen wir. Wir unterstützen alle Maßnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, insbesondere vor sozialen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen oder Altenheimen. Die acht im Umfeld sozialer Einrichtungen geplanten Tempo-30-Abschnitte an der Bahnstraße 229, Briller Straße 18a, Gewerbeschulstraße 109, am Klingelholl 103, der Kreuzstraße 85, Westkotter Straße 176 und 183b sowie der Zeughausstraße 39 (S. 27) tragen wir mit.</p> <p>Darüber hinaus sieht der Gutachter nach erster Vorabprüfung für 9 von insg. 58 Straßen(abschnitten) aufgrund des niedrigen Abwägungs- und Kompensationsaufwands gute Umsetzungsvoraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 (S. 73 und Anhang 2, Maßnahmen der Prioritäten 1-3), i.e.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Stadtbahnhof: Lüttringhauser Straße bis Schenkstraße (Nr. 171)</li> <li>• Bahnstraße: Nathrather Straße bis Bahnstraße 139 (Nr. 41b)</li> <li>• Straßenabschnitte der Heckinghauser Straße (3 Abschnitte): Bockmühle bis Waldeckstraße (Nr. 70), Waldeckstraße bis Untere Lichtenplatzer Straße (Nr. 71) und Untere Lichtenplatzer Straße bis Am Clef (Nr. 87)</li> <li>• Nützenberger Straße: Nützenberger Straße 217 bis Nützenberger Straße 24 (Nr. 164)</li> <li>• Loher Straße: Wartburgstraße bis Friedrich—Engels—Allee (Nr. 106)</li> <li>• Tannenberger Straße: Bundesallee bis Hoefstraße (Nr. 143)</li> <li>• Hofkamp: Bembergstraße bis Neuenteich (Nr. 118)</li> </ul> <p>Überdies listet Anhang 2 unter den bereits erwähnten „ergänzenden Maßnahmen“, die hier auch als „Maßnahmen der Gelegenheiten“ bezeichnet werden, insg. 49 weitere Straßen (abschnitte), die für eine weitergehende Prüfung durch das Straßenverkehrsamt für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Frage kommen.</p>	<p>Auch für die Straßenraumumgestaltung können mit der Lärmaktionsplanung lediglich Prüfaufträge formuliert werden. Die Empfehlungen sind unter Berücksichtigung aller Randbedingungen weiter zu konkretisieren und einer vertiefenden Planung zuzuführen. Hierzu gehören auch die Belange der ortsansässigen Wirtschaft.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Insgesamt handelt es sich bei den 58 Straßen(abschnitten) zum weitaus überwiegenden Teil um Straßen des klassifizierten und damit dem überörtlichen Verkehr dienenden Straßennetzes (Bundes- Landes- und Kreisstraßen, vgl.: <a href="https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/strassen-wege/index.php">https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/strassen-wege/index.php</a>) bzw. Hauptstraßen mit Verbindungs-, Erschließungs- und Bündelungsfunktion. Dies sieht auch der Gutachter so, wenn er „aufgrund der gehobenen verkehrlichen Bedeutung der klassifizierten Straßen vorerst davon ausgeht, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung zu Zeiten der Hauptverkehrszeiten, d. h. in den Tagstunden zwischen 6 und 22 Uhr, aus Lärmschutzgründen nur eine bedingte Anwendungsmöglichkeit besitzt“ (S.52).</p> <p>Auch wenn mit dem Lärmaktionsplan noch keine Umsetzungsbeschlüsse zu den Geschwindigkeitsreduzierungen erfolgen und die insg. 58 Straßen(abschnitte) im Rahmen von weiteren Prüfaufträgen zunächst einer näheren Untersuchung unterzogen werden sollen, weisen wir darauf hin, dass wir eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf klassifizierten bzw. Hauptverkehrsstraßen höchst kritisch sehen und in der Regel ablehnen, da sie die Funktionalität der Verkehrsführung gefährden und - z.B. als Folge von Ausweichverhalten, vermehrtem Stauaufkommen etc. - die Lärmemissionen erhöhen können.</p> <p>Abgesehen von potentiellen Verlagerungseffekten führt Tempo 30 auch nicht in jedem Fall zu einer Lärmminde- rung, sondern kann u.U. die Lärmbelastung sogar erhöhen (Fahren im niedrigen Gang mit erhöhter Drehzahl). Dies ist insbesondere bei Steigungsstrecken der Fall (vgl. S. 71f). Aufgrund der besonderen Topographie Wuppertals halten wir hier eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch für wenig geeignet, wenn nicht gar kontraproduktiv.</p> <p>Darüber hinaus kann auch nicht in jedem Fall von Synergieeffekten zur Luftreinhaltung ausgegangen werden. Denn eine hohe Drehzahl bedeutet eine hohe Anzahl von Verbrennungsvorgängen und mithin über einen höheren Verbrauch auch einen höheren Schadstoffausstoß. Gleiches gilt für Fahrzeuge mit großvolumigen Motoren, die ein erhöhtes Drehmoment haben, über das sie Kraft entwickeln. Hier wird von der Motorelektronik lastabhängig die Einspritzmenge erhöht und damit auch bei niedrigen Drehzahlen mit hohem Drehmoment ein erhöhter Kraftstoffverbrauch induziert. Da die Stadt Wuppertal an zahlreichen Stellen die Grenzwerte für Stickstoffdioxid überschreitet, ist dieser Aspekt von besonderem Belang und sollte bei der Prüfung im Rahmen von Verkehrsgutachten ein- gehend untersucht werden. Denn der Lärmaktionsplan sollte die Maßnahmen zur Luftreinhaltung nicht konterkarieren.</p> <p>Ferner sind etwaige Folgen für die „Grüne Welle“ (Notwendigkeit der Neukoordinierung der Lichtsignalanlagen) zu berücksichtigen. Zudem können sich Geschwindigkeitsreduzierungen u.a. auf den ÖPNV (Anstieg der einzusetzenden Wagen und des Personals durch Anstieg der Wagenumlaufzeit) auswirken (vgl. S. 72).</p> <p>Vor diesem Gesamthintergrund regen wir an, einzelfallbezogen alternativ zu nächtlichem Tempo 30 auch die Möglichkeit einer nächtlichen Abschaltung / eines nächtlichen Dauergrüns von Lichtsignalanlagen zu prüfen (S. 41f). Dabei muss selbstverständlich die Verkehrssicherheit als grundlegende Voraussetzung gegeben sein. Denn auch eine Abschaltung von Verkehrsampeln und die über sie erreichbare Verstärkung des Verkehrs in verkehrsarmen Zeiten könnte die nächtliche Lärmbelastung für die Anwohner senken. In einigen Städten, wie z.B. Düsseldorf oder Frankfurt wird dies umgesetzt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kapitel 4.6 S.52ff (Tabelle 18) zeigt die gutachterliche Einschätzung, ob potenzielle attraktive Ausweichstrecken vorhanden sind und Verlagerungseffekte zu erwarten sind. Sind Verlagerungseffekte zu erwarten wurde der entsprechende Prüfabschnitt für eine Geschwindigkeitsreduzierung ausgeschlossen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan führt hierzu aus: Vor dem Hintergrund der zahlreichen Steigungsstrecken in Wuppertal sind für genau diese Abschnitte detaillierte Analysen erforderlich. Für eine schnelle Umsetzung von Tempo 30 sind Straßenabschnitte mit starker Steigung daher weniger geeignet. Die entsprechenden Abschnitte wurden nicht in die Prioritätenreihung aufgenommen.</p> <p>Einer Geschwindigkeitsreduzierung sind andere Maßnahmen vorzuziehen, wenn diese allein höhere Lärminderungseffekte erzielen oder diese allein dazu führen, dass die Zielwerte der Lärmaktionsplanung in den jeweiligen Prüfabschnitten unterschritten werden. Eine entsprechende Wertung der Maßnahmen erfolgt in der Wirkungsanalyse des Lärmaktionsplanes mit Festlegung des Maßnahmenkonzeptes.</p> <p>Wegen der Vielzahl an Prüfeempfehlungen für Tempo 30 wurden bereits Abschnitte identifiziert, die vorrangig durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft und in die Umsetzung gebracht werden sollten (Tempo 30-Abschnitte mit geringerem Prüfungs- und Umsetzungsaufwand). Diese Straßenabschnitte gehen in die Prioritätenreihung ein. Alle weiteren Tempo 30-Prüfabschnitte (Tempo 30-Abschnitte mit höherem Prüfungs- und Umsetzungsaufwand) werden vorerst nicht mit Umsetzungsprioritäten versehen. Eine Umsetzung ist aus akustischer Sicht jedoch auch hier sinnvoll. Sie werden als ergänzende Maßnahmen gesondert aufgeführt.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Generell halten wir Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung für besonders zielführend. Sie setzen bereits an der Entstehungsquelle der Belastung an und reduzieren darüber hinaus schädliche Luftemissionen. Wir regen an, diesen Bereich auf weitere potentielle Maßnahmen zu prüfen und das breite Spektrum verkehrsverflüssigender Maßnahmen voll auszuschöpfen.</p> <p>Die im Entwurf enthaltenen Ausführungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen unterstützen wir uneingeschränkt. Der Anregung des Gutachters, „Maßnahmen des passiven Schallschutzes im Rahmen eines Schallschutzfensterprogramms durch die Stadt Wuppertal zu initiieren und zu fördern“ (S.81), schließen wir uns gerne an. Das Handwerk kann hier mit seinen Produkten und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag zum privaten Lärmschutz leisten.</p> <p>Ruhige Gebiete (Kap. 8, S. 99H)</p> <p>Die Festsetzung von ruhigen Gebieten ist laut Umweltbundesamt bislang wenig verbreitet, was auf das Fehlen rechtsverbindlicher und allgemeingültiger Auswahlkriterien zurückgeführt wird (vgl. UMWELTBUNDESAMT 2018, „Ruhige Gebiete. Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung“, 5.7). In der Stadt Wuppertal wurden dennoch in Runde II der Lärmaktionsplanung Ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungsrichtlinie erarbeitet und darüber hinaus sog. „Erholungsräume“ festgelegt. Die Auswahl in der nun vorliegenden Runde III baut darauf auf, wobei einzelne Kriterien angepasst wurden. Insgesamt kommen wir zu der Einschätzung, dass sowohl die Auswahlkriterien als auch die gewählten Kategorien der einzelnen Kriterien nachvollziehbar sind und den aktuellsten Empfehlungen des Umweltbundesamtes entsprechen (vgl. ebd., S. 14f). Wir möchten an dieser Stelle aber darauf hinweisen, dass in den Ausführungen zum Schutz und zur Entwicklung ruhiger Gebiete davon die Rede ist, dass diese von den zuständigen Behörden zu beachten sind (vgl. LK ARGUS 2020, „Lärmaktionsplan Runde III“, S. 104, Mitte). Wir bitten in diesem Zusammenhang um Anpassung, da es sich bei dem Wort „beachten“ um einen planerischen Fachterminus handelt. Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass sich hieraus eine „Beachtungspflicht“ im Sinne der Raumordnung ableiten lässt, die im Rahmen einer Abwägung nicht zu überwinden wäre. Es sollte fortlaufend durch das Wort „berücksichtigen“ (= in der Abwägung überwindbarer Belang) ersetzt werden.</p> <p>Wir hoffen, dass unsere Ausführungen Berücksichtigung finden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Andrea Raddatz Abteilungsleiterin Kommunale und regionale Wirtschaftspolitik, Planung, Standortberatung und Verkehr</p>	<p>Kapitel 4.4. benennt Möglichkeiten für die Optimierung von Lichtsignalkoordinierung. Die Prüfung der entsprechenden Maßnahmen muss durch die zuständigen Fachabteilungen bei der Stadt Wuppertal erfolgen. Nach Aussagen der zuständigen Stellen bestehen keine nennenswerten Optimierungspotenziale an den bestehenden Koordinierungsstrecken. Eine verkehrs- und bedarfsgerechte Schaltung sowie Lichtsignalkoordinierung ist die Regel in Wuppertal.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis zur Begrifflichkeit in den Ausführungen zu den Ruhigen Gebieten wird an benannter Stelle in Kapitel 8.4 in der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes geändert.</p>
<b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 11:</b>	Die Stellungnahme der Handwerkskammer Düsseldorf macht eine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Der Hinweis zur Begrifflichkeit in den Ausführungen zu den Ruhigen Gebieten wird in Kapitel 8.4 in der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes aufgegriffen. Die entsprechende Textpassage wird überarbeitet.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p><b>Nr. 12</b> 14.09.2020 WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH</p>	<p>Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange Hier: Lärmaktionsplan Runde III</p> <p>Sehr geehrte Frau Norbistrath, oben angegebene Angelegenheit bearbeiten wir für die WSW Energie &amp; Wasser AG, Bromberger Str. 39 - 41, 42281 Wuppertal, (früher: Wuppertaler Stadtwerke AG) die für die Energieversorgung und Stadtentwässerung zuständig ist. Für die WSW Energie &amp; Wasser AG teilen wir Ihnen mit:</p> <p>Der Fachbereich 12/121 Stadtentwässerung nimmt Stellung gemäß beigefügter Anlage.</p> <p>Der Fachbereich VNBI52 Projektierung Anlagen, Leitungen Strom teilt mit, dass weder Bedenken noch Anregungen zu den bekannt gegebenen Planungen vorzubringen sind.</p> <p>Der Fachbereich 12I123 Projektierung Gas/Wasser und Fernwärmeverteilung teilt mit, dass bei baulichen Maßnahmen eine Koordinierung einzuleiten ist und die Maßnahmen dann entsprechend bewertet werden und ggf. eine Auswechslung alter Versorgungsleitungen abgestimmt erfolgt (übliche Prozedere). Bei einfachen Maßnahmen (Tempo 30, Durchfahrtsverboten o. ä.) Fehlanzeige.</p> <p>Für die Stadt Wuppertal, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal, die für die Wasserversorgung zuständig ist, teilen wir Ihnen im Namen der Betriebsführerin „WSW Energie &amp; Wasser AG“ mit, dass auch hier keine Bedenken oder Anregungen zu den bekannt gegebenen Planungen vorzubringen sind.</p> <p>Für die WSW mobil GmbH, Bromberger Str. 39 - 41, 42281 Wuppertal, die für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig ist und Teilrechtsnachfolgerin der Wuppertaler Stadtwerke AG (jetzt: WSW Energie &amp; Wasser AG) ist, teilt der Fachbereich 11I111 Netz- und Infrastrukturmanagement mit, dass keine Bedenken oder Anregungen zu den Planungen vorzubringen sind.</p> <p>Der Fachbereich 11/14 Technik Schwebbahn wird hierzu eine eigenständige Antwort abgeben.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH i. V. Dietrich i. A. Bassalay Aufgestellt am 01.07.2020 Dipl.-Biol. Volker Opitz</p>	<p>Keine Anmerkungen.</p> <p>Eine Auseinandersetzung mit den Hinweisen in der Anlage erfolgt weiter unten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p><u>Anlage</u> Stellungnahme der WSW Energie &amp; Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung zum: Lärmaktionsplan der Runde III der Stadt Wuppertal</p> <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan der Runde III schreibt für die Stadt Wuppertal die Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie fort. Der Fokus der Maßnahmenplanung liegt auf verlärmten Bereichen, die durch den Kfz-Verkehr verursacht werden. Hauptlärmverursacher in Wuppertal war und ist der Straßenverkehr. Am Gesamttag und in den Nachtstunden sind rund 14.200 Personen Immissionspegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von LDEN 70 dB(A) und LNight 60 dB(A) ausgesetzt. In Wuppertal werden in Runde III für den Straßenverkehr zunächst Bereiche mit Lärmbelastungen oberhalb LDEN &gt; 70 dB(A) bzw. LNight &gt; 60 dB(A) identifiziert. Im Ergebnis liegen 182 Lärmbrennpunkte vor, davon 10 an Bundesautobahnen. Vor dem Hintergrund der finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt Wuppertal erscheint wenig realistisch, dass für all diese Lärmbrennpunkte, möglichst in den kommenden 5 Jahren (Turnus der Lärmaktionsplanung), so viele Lärminderungsmaßnahmen wie möglich in die Wege geleitet oder umgesetzt werden. Deshalb ist eine Konzentration auf eine geringere, handhabbarere Anzahl an Lärmbrennpunkten erforderlich. Im Ergebnis der Vorauswahl werden 63 Lärmbrennpunkte ausgewählt, an denen vertiefend Lärminderungsmaßnahmen für den Straßenverkehr geprüft und ausgearbeitet werden. Zur Lärminderung an den untersuchten innerstädtischen Lärmbrennpunkten im Straßenverkehr werden u.a. folgende Handlungsmöglichkeiten zur Umsetzung bzw. weiteren Prüfung empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• für 5 Lärmbrennpunkte werden Fahrbahnsanierungen vorgeschlagen,</li> <li>• für 15 Lärmbrennpunkte besteht mit dem Einbau besonders lärmindernder Fahrbahnbeläge eine Option auf lärmindernde Maßnahmen.</li> </ul> <p>Durch die vorgestellte Lärmaktionsplanung der Runde III der Stadt Wuppertal ist die WSW Energie &amp; Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung nicht direkt betroffen, da sich die Maßnahmen auf den von Kfz verursachten Lärm beziehen. Die Umsetzung der vorgeschlagenen 20 Maßnahmen mit Fahrbahnsanierungen oder dem Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen ist mit der WSW Energie &amp; Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung vor Baubeginn in Hinblick auf Baumaßnahmen der Stadtentwässerung abzustimmen. Mögliche Baumaßnahmen der WSW Energie &amp; Wasser AG, 12/121 können eine Abstufung der Priorität und eine zeitliche Verschiebung der umzusetzenden Maßnahme auf einen späteren Zeitpunkt zur Folge haben.</p> <p>Ansonsten bestehen von Seiten der WSW Energie &amp; Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung keine Bedenken gegen den vorgestellten Lärmaktionsplan der Runde III der Stadt Wuppertal.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 12:</b></p>	<p>Die Stellungnahme der Wuppertaler Stadtwerke GmbH macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die Wuppertaler Stadtwerke GmbH wird bei der Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen erneut beteiligt.</p>	