

Entwurf Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die
Stadt Wermelskirchen:

Anregungen und Stellungnahmen der
Träger öffentlicher Belange (TöB)
zur **Offenlage** vom 24. Juni bis 2. September 2015

- I. Rheinisch-Bergischer Kreis
(Untere Landschaftsbehörde, Artenschutz, Kreisstraßen und Verkehr – nach Abstimmung
mit der Kreispolizeibehörde) vom 27.08.2015
- II. Straßen NRW, Betriebssitz vom 24.08.2015
 - a. Straßen NRW, Betriebssitz vom 09.02.2015
 - b. Straßen NRW, RNL RB vom 10.02.2015
- III. Wuppertaler Stadtwerke (WSW) vom 20.07.2015
- IV. Stadt Solingen vom 29.07.2015
- V. Industrie- und Handelskammer zu Köln vom 02.09.2015

I. Rheinisch-Bergischer Kreis (vom 27.08.2015)

- Untere Landschaftsbehörde
- Artenschutz
- Kreisstraßen und Verkehr – nach Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde

Der Landrat

Landrat • Postfach 20 04 50 • 51434 Bergisch Gladbach

Stadt Wermelskirchen
Der Bürgermeister
Amt für Stadtentwicklung
Frau Zemella
Telegrafienstraße 29-33
42929 Wermelskirchen

Dienststelle: Amt 67 Planung und Landschafts-
schutz, Block B, 3.Etage
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 8.30 - 12.00 Uhr
Mo. - Do. 14.00 - 16.00 Uhr
oder nach Terminvereinbarung
Buslinien: 227, 400
Haltestelle Kreishaus
Bearbeiter/in: Fr. Filz
Mo. - Fr., 7:30 - 12:00 Uhr
Telefon: 02202 / 13 2377
Telefax: 02202 / 13 104020
E-Mail: Bauleitplanung@rbk-online.de
Unser Zeichen:
Datum: 27.08.2015

**Stadt Wermelskirchen, "Lärmaktionsplan"
hier: Offenlage vom 24.06.2015 bis 02.09.2015**

Sehr geehrte Frau Zemella,

anbei übersende ich Ihnen meine Stellungnahme zu obiger Maßnahme.

Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde:

Von den konkret benannten Maßnahmen werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nur an den Maßnahmenstandorten 7, 8 und 11 betroffen. Am Standort 7 sind keine Maßnahmen vorgesehen. Hier ist ein Vorkommen der Zwergfledermaus bekannt. Die Standorte 8 und 11 liegen im Landschaftsschutzgebiet 2.2-1 „Remscheider Bergland und Dhünnhochfläche“. Am Standort 11 liegt das Naturschutzgebiet 2.1-4 „Sengbachtal“ nicht weit entfernt. Am Standort 8 wird das Höllenbachtal gekreuzt. An beiden Standorten sind Lärmschutzmaßnahmen durch Wände/Wälle geplant. Hier ist eine Beteiligung der unteren Landschaftsbehörde im Verfahren erforderlich.

Maßnahmen, die zur Erweiterung des Straßenquerschnittes, zu neuen Straßenabschnitten beziehungsweise zur Errichtung von Nebenanlagen führen, können mit Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden sein. Da die Maßnahmen derzeit noch nicht sehr konkret sind, werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die konkreten Genehmigungsverfahren eingebracht werden.

Die Stellungnahme aus Sicht des Artenschutzes:

Zum jetzigen Zeitpunkt der Planung können keine konkreten Aussagen zu artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigung getroffen werden.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (Töten und Stören von Tieren) sowie des § 39 Abs. 5 BNatSchG (Gehölzrodungen) grundsätzlich bei der Durchführung der einzelnen Maßnahmen zum Lärmaktionsplan einzuhalten sind.

Bei zukünftigen Bauvorhaben (Abbruch, Neubau und Umnutzung) bzw. Planungs- und Zulassungsverfahren ist sich an die Gemeinsamen Handlungsempfehlungen des Ministeriums für Wirtschaft,

Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW zum Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben vom 22.12.2010 sowie an die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- und Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz) in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010 zu halten.

Das Anlegen von Hecken und Pflanzen von Bäumen wird aus Sicht des Artenschutzes grundsätzlich begrüßt.

Die Stellungnahme aus Sicht der Kreisstraßen (Bau/Unterhaltung) und Verkehr:

- nach Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde -:

Aus Sicht als Straßenbaulastträger wird für den Rheinisch- Bergischen Kreis 'Fehlanzeige' gemeldet.

Aus Sicht der Verkehrslenkung - in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde - werden folgende grundsätzliche Aussagen zur rechtlichen Basis für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im Zusammenhang mit Lärmimmissionen abgegeben:

Als Basis für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in Zusammenhang mit Lärmimmissionen dienen die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 vom 23.11.2007. Danach ist für jede einzelne relevante Örtlichkeit der Verkehrslärm durch den zuständigen Straßenbaulastträger zu berechnen (und nicht zu messen). Ob überhaupt bzw. welche verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen letztlich in Betracht kommen und ob diese dann tatsächlich angeordnet werden, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde für jeden Einzelfall gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Insbesondere sollen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht als Ersatz für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung dienen. Entsprechende Weisungen an die Straßenverkehrsbehörde ergingen u. a. im Rahmen der Niederschrift über die Verkehrsingenieursbesprechung am 18./19.04.2012 (TOP 17) und den Dienstbesprechungen bei der Bezirksregierung Köln am 26.06.2012 (TOP 4) und 15.10.2013 (TOP 3).

Da in dem Lärmaktionsplan auch vermehrt polizeiliche Kontrollen, insbesondere im Zusammenhang mit Kradfahrern, gefordert werden, bat die Kreispolizeibehörde darum, den nachfolgenden Abschnitt in die Stellungnahme mit aufzunehmen:

"Das landschaftlich außerordentlich attraktive Wermelskirchen ist bei Motorradfahrern sehr beliebt. Aus diesem Grund hat die Kreispolizeibehörde bereits vor vielen Jahren ein speziell auf Motorradfahrer abgestimmtes Konzept entwickelt.

Neben präventiven Maßnahmen wie

- *frühzeitige Untersuchung der Unfallhäufungsstellen auf unfallbegünstigende Faktoren*
- *Informations- und Aufklärungsveranstaltungen an beliebten Motorradstrecken*
- *koordinierte und überregionale Öffentlichkeitsarbeit etc.*

setzt die Kreispolizeibehörde auch auf repressive Maßnahmen. Unter Einsatz modernster Überwachungstechnik wie Laser/ESO-Messanlage und des zivilen Videomotorrades werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Diese wurden im Jahr 2015 nochmals intensiviert.

Weiterhin werden die Motorräder auf technische Veränderungen kontrolliert. Zur Bekämpfung von Geräuschemissionen werden Standgeräuschemessungen durchgeführt."

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Krügenger-Conen

II. Straßen NRW, Betriebssitz (vom 24.08.2015)

a. Straßen NRW, Betriebssitz vom 09.02.2015

b. Straßen NRW, RNL RB vom 10.02.2015



Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz · Postfach 101653 · 45816 Gelsenkirchen

Stadt Wermelskirchen
Der Bürgermeister
Stadtverwaltung
42929 Wermelskirchen

Betriebssitz

Kontakt: Claudia Sigismund
Telefon: 0209-3808-176, Mobil: 0173-7011629
Fax: 0209-3808-
E-Mail: claudia.sigismund@strassen.nrw.de
Zeichen: 10000/21000.090/2.10.02.16/LAP Wermelski
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 24.08.2015

Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen Stufe II Stellungnahme zum Entwurf Stand: Juni 2015

Ihr Schreiben vom 18.06.2015 – Az.: 61/

Hiesige Schreiben vom 09.02.2015 – w.o. und vom 10.02.2015 - 20600/2/Wu/2.10.02.1643/(LAP St 2 Werm.)

Sehr geehrte Frau Zemella,
sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

im Rahmen der Beteiligung zu o.a. Lärmaktionsplan wird seitens des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen wie folgt Stellung genommen:

die im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen, jedoch kann kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden. Die Aussagen aus den o.a. Schreiben haben weiterhin Gültigkeit, soweit sie im aktuellen Entwurf des LAP (Entwurfsstand Juni 2015) unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus wird ergänzend zum aktuellen LAP-Entwurf (Stand Juni 2015) die nachfolgende zusätzliche Stellungnahme gegeben:

Zu Punkt 6.5.3 „Empfehlungen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen“,
zu Punkt 6.6.3 „Empfehlungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen“ und
zu Punkt 8.2 „Langfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen“:

Bei allen drei o.g. Punkten wird zusätzlicher aktiver Lärmschutz an der Anschlussstelle Wermelskirchen für den Bereich Hüngeles angesprochen. Es wird dazu auf die Notwendigkeit einer noch durchzuführenden lärmtechnischen Überprüfungen verwiesen.

Zum lärmrechtlichen Sachverhalt im Bereich Hüngeles ist auf den Planfeststellungsbeschluss für den 6-streifigen Ausbau der A 1 von der Anschlussstelle Wermelskirchen bis zur Tank- und Rastanlage Remscheid hinzuweisen. Der PLAFE-Beschluss - datiert vom 12.06.2006 - liegt der Stadt Wermelskirchen vor (Beteiligung als Träger öffentlicher Belange).

Gemäß PLAFE-Beschluss erfolgt der Schutz der Wohnbebauung im Bereich Hüngeles vor dem Verkehrslärm der A 1 nicht durch aktivem Lärmschutz an der Fahrbahn, sondern durch passive

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Straßen.NRW.Betriebssitz
Besucheradresse: Wildenbruchplatz 1 · 45888 Gelsenkirchen

Landesbank Hessen-Thüringen · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815
IBAN: DE2030050000004005815 BIC: WELADED3
Steuernummer: 319/5972/0701

Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden. Grund dafür sind die topografischen Gegebenheiten, wonach mit Lärmschutzanlagen an der A1 keine ausreichende Wirksamkeit erreichbar ist, da die zu schützende Bebauung von Hüngrer deutlich höher als die Autobahn liegt. Die anspruchsberechtigten Gebäude, an denen die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten waren, sind im PLAFE-Beschluss mit Straße und Hausnummer benannt worden, die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sind inzwischen durchgeführt und abgeschlossen.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sigismund', with a stylized flourish at the end.

(Sigismund)



Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebsitz · Postfach 101653 · 45816 Gelsenkirchen

Stadt Wermelskirchen
Der Bürgermeister
Stadtverwaltung
42929 Wermelskirchen

Betriebsitz

Kontakt: Claudia Sigismund
Telefon: 0209-3808-176, Mobil: 0173-7011629
Fax: 0209-3808-
E-Mail: claudia.sigismund@strassen.nrw.de
Zeichen: 10000/21000.090/2.10.02.16/LAP Wermelski
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 09.02.2015

Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen Stufe II Stellungnahme zum Entwurf Stand: Oktober 2014

Ihr Schreiben vom 24.10.2014 – Az.: 66/

Sehr geehrte Frau Meuser,
sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

Im Rahmen der Beteiligung zu o.a. Lärmaktionsplan wird seitens des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen wie folgt Stellung genommen:

die im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen, jedoch kann kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Straßen, die im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW liegen, richten sich nach den Regelungen und Regelwerken für die Straßenbauverwaltung. In diesem Fall sind die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnungsvorschrift „VBUS“ nicht maßgebend. Darüber hinaus sind die bau- und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zu beachten, so dass Informationen zu geplanten Maßnahmen seitens Straßen.NRW grundsätzlich unter Vorbehalt stehen.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 1 von der AS Wermelskirchen bis zur Tank- und Rastanlage Remscheid wurde der Lärmschutz mit Planfeststellungsbeschluss vom 12.07.2006 nach den gesetzlichen Vorgaben der Lärmvorsorge abschließend geregelt. Da die im LAP angesprochenen „Maßnahmenbereiche“ sich in diesem Abschnitt befinden, werden die von Ihnen angesprochenen Maßnahmen zur Kenntnis genommen.

Die Angaben des Ausbaues der A 1 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Wermelskirchen und der Tank- und Rastanlage Remscheid bezüglich

1. der Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk Höllenbach mit einer Höhe von 4,50 m im Rahmen der Sanierung der Brücke Höllenbach
2. der Abwicklung der Entschädigungen für den passiven Schallschutz an den Gebäuden im Bereich des Planfeststellungsabschnittes zwischen der Anschlussstelle Wermelskirchen und der Tank- und Rastanlage Remscheid

Straßen.NRW-Betriebsitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Straßen.NRW.Betriebsitz
Besucheradresse: Wildenbruchplatz 1 · 45888 Gelsenkirchen

Landesbank Hessen-Thüringen · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815
IBAN: DE2030050000004005815 BIC: WELADED3333
Steuernummer: 319/5972/0701

3. des aufgebrachten lärmindernden Fahrbahnbelages -2 dB(A) im Bereich des Planfeststellungsabschnittes zwischen der Anschlussstelle Wermelskirchen und der Tank- und Rastanlage Remscheid sind korrekt.

Allerdings ist bei der Durchsicht der Unterlagen aufgefallen, dass der in Karte 5 (Lärmpegel an bewohnten Gebäuden) vorhandene aktive Lärmschutz entlang der A 1 nicht vollständig dargestellt ist. So sind z.B. im Bereich „Wolfhagen“ die dort vorhandenen Lärmschutzwände – und Wälle nicht verzeichnet – und möglicherweise in der schalltechnischen Berechnung unberücksichtigt geblieben. Auf Seite 22/23 des LAP-Entwurfs ist dagegen unter Punkt 3.3 genau dieser aktive Lärmschutz im Text erwähnt.

Die Überprüfung der Lärmsituation im Bereich der Wohnbebauung „Beutelshufe“ hat keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung nach derzeitiger Sach- und Rechtslage ergeben. Hier bitte ich die Aussage im Lärmaktionsplan dahingehend zu ändern.

Da sowohl planerische als auch bauliche Grundsätze zur Verminderung von Lärmemissionen in dem Lärmaktionsplan angesprochen werden, sind nachfolgende Aspekte im Zusammenhang mit Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen zu berücksichtigen:

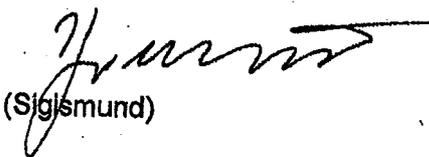
- Bei der Reduzierung von Fahrbahnbreiten ist die RASt zu beachten. Diese sieht eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für Bundes- und Landesstraßen vor.
- Querungen wirken zwar Geschwindigkeitsdämpfend, jedoch wird durch das häufigere Anhalten und Anfahren wieder mehr Störgeräusche erzeugt. Unter Punkt 6.3 wird ausgeführt, die Geschwindigkeit konstant zu halten, denn „Störungen im Verkehrsablauf bewirken Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, die besonders lärmintensiv sind“.
- Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) dienen nicht der Verkehrsberuhigung. Hier setzen die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ“ strenge Maßstäbe an.
- Die Beurteilung, ob ein Schutzstreifen erforderlich ist, hängt u. a. vom SV - Verkehr ab. Bei den Angaben der Verkehrsbelastung auf Seite 70 ist aber nur der % - Anteil nachts angegeben.

Hinsichtlich verkehrsrechtlicher Anordnungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder LKW-Fahrverbote bitte ich zu berücksichtigen, dass hierdurch der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfern- oder Landesstraße oftmals in Frage gestellt wird. Zudem kann eine Verlagerung des Verkehrs durch eine Beschränkung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung und den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien –StV vom 23.07.2007).

Eine ergänzende Stellungnahme zu den angesprochenen Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen werden Sie von der Regionalniederlassung Rhein-Berg unmittelbar erhalten.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Sigismund)

1.) Vermerk:

Kontakt: Thorsten Wurm

Telefon: 02261/89-258

@-mail: thorsten.wurm@strassen.nrw.de

Az.: 20600/2/Wu/2.10.02.16(LAP St 2 Werm.)

Lärmaktionsplan, Stufe 2 der Stadt Wermelskirchen

Schreiben der Stadt Wermelskirchen vom 24.10.2014 an die RNL Rhein-Berg

Stellungnahme der RNL Rhein-Berg, Stufe 2 der Stadt Wermelskirchen

[ergänzend zur Stellungnahme des BS Ge vom 09.02.2015, Az.:

1000/2100.090/2.10.02.16/LAP Wermelski]

Mit Schreiben vom 24.10.2014 (Az.: 66/) hat die Stadt Wermelskirchen den Entwurf zur Lärmaktionsplan Stufe 2 der Regionalniederlassung Rhein-Berg mit Bitte um Stellungnahme vorgelegt.

Die nachfolgende Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Bereiche des Landes- Und BundeStraßennetzes, welches durch die LANUV im Rahmen der Stufe 2 kartiert wurde (Kartierungsvoraussetzungen siehe auch Kapitel 2.1. des Vorlageberichtes). Diese beziehen sich auf („Teil“-) Bereiche der B 51 (n), die L 157 und L 101. Dies ist insofern von Belang, da in der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe auch Kapitel 4 bis 7.2) teils Straßen Bereiche angesprochen wurden, die nicht in der Baulast von Straßen NRW stehen, bzw. die nicht Gegenstand der Kartierung Stufe 2 der LANUV sind.

Die Stadt Wermelskirchen hat die LK Argus Kassel GmbH mit der Ausarbeitung beauftragt – Herr Dipl.-Geogr. Holger Heering hat im Mai/Juni 2014 für benötigte Grundlagendaten Kontakt mit der RNL RB aufgenommen (Zuständigkeiten, Kontaktdaten, geplante/durchgeführte Baumaßnahmen an den Bundes- und Landesstraßen).

Anhand der Eingangsdaten, die das LANUV NRW als Shape-Dateien der Stadt Wermelskirchen für das Aufstellen eines schalltechnischen Modelles zur Verfügung gestellt hat, hat die LK Argus Kassel GmbH die Lärmkartierung gem. § 47 BImSchG durchgeführt. Die Lärmdaten wurden anhand der Vorläufigen Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechnet. Die Berechnung erfolgt für den 24-Stunden-Zeitraum (LDEN) und den Nacht-Zeitraum (LNight) (siehe auch Kapitel 2 des Vorlageberichtes – Analyse der Lärmsituation).

Die Eingangsdaten der LANUV wurde von dem Ing. Büro auf Plausibilität geprüft und Fehler oder unrealistische Annahmen (z. B. Geschwindigkeiten) korrigiert.

Für die Lärmaktionsplanung wurden von der Stadt Wermelskirchen die Auslösewerte L_{DEN}/L_{Night} von 70 (65) dB(A) bzw. 65 (60) dB(A) festgelegt (siehe auch Kapitel 1.5 des Vorlageberichtes - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung). Die „geklammerten Werte“ entsprechen hier dem Entwurf des Runderlasses aus 2012, der 5 dB(A) niedrigeren Auslösewerte vorsieht. Dieser Runderlass wurde allerdings nicht verabschiedet.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt die im Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung zur Kenntnis. Jedoch kann für diese Maßnahmen kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorausgesetzt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen für die Errichtung von Lärmschutz an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen die Regelungen der Lärmsanierung maßgeblich sind. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - festgesetzt. Mit Verabschiedung des Bundeshaushaltes 2010 durch den Deutschen Bundestag sind die Auslösewerte zur Lärmsanierung für Bundesfernstraßen – wie bereits im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II vom 27.08.2009 angekündigt - um 3 dB(A) gesenkt worden. Für Landesstraßen sind mit Verabschiedung des Landeshaushalt 2011 die Auslösewerte um 3 dB(A) abgesenkt worden. Erst bei Überschreiten der Lärmsanierungswerte sind Maßnahmen zur Lärminderung nach den Regelungen der Lärmsanierung möglich. **Nach den VLärmSchR 97 wird die Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.**

Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90). Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet.

Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen (SV-Zählung 2015 sobald verfügbar, da teils rückläufige Verkehrsentwicklungen im untergeordneten Netz) nach dem in den RLS-90 (*Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen*) vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. In die lärmtechnische Berechnung fließt u. a. die Verkehrsbelastung in Form des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs mit den entsprechenden Schwerlastverkehren ein. Das Berechnungsverfahren gemäß der RLS-90 sieht aufgrund der Verkehrsbedeutung der Motorräder (Verteilung am Gesamt-Verkehrsaufkommen, jahreszeitliche Verteilung) keine separate Berücksichtigung vor.

Die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit den nach diesen Richtlinien berechneten Werten nicht ohne weiteres möglich (siehe auch vorgeschlagene Schallpegelmessverfahren für Motorräder).

Aus den Angaben der Lärmkartierung kann somit noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Vielmehr wird eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.

Da die Angaben in der Lärmkartierung zum L_{night} in etwa mit dem Nachtpegel gemäß der RLS-90 vergleichbar sind (abhängig von der Genauigkeit und Vollständigkeit der Eingabedaten bei der LANUV-Berechnung), können diese aus der Lärmkartierung als erster Anhaltspunkt für eventuelle Betroffenheiten im Rahmen der Lärmsanierung herangezogen werden, so dass sich betroffene

Eigentümer zwecks genauer Klärung der Voraussetzungen einer Lärmsanierung an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (regionale Zuständigkeit – Regionalniederlassung Rhein-Berg) wenden können.

Die RNL RB möchte auch die Stadt Wermelskirchen darauf aufmerksam machen, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkungen auf die "ruhigen Gebiete", resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf den bestehenden Straßen, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.

Nach Meinung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird der **widmungsrechtliche Zweck einer Bundes- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt (hier für die L 157 und L 101 geplant)**. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Geschwindigkeitsbegrenzungen können dann in Betracht kommen, wenn u.a. die Lärmrichtwerte der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ („**Lärmschutz-Richtlinien-StV**“; Verkehrsblatt 2007, S. 767) überschritten werden, der LKW-Anteil unter 10 % liegt und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Für verkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden zuständig.

Offenporige Asphalte, wie auch andere **Lärm mindernde Beläge**, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt (siehe auch vorgeschlagene Oberflächenanierungen im Bereich der L 157) . Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

„Auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen, Bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche (Fahrbahnbelag)“ ist zu bemerken, dass gemäß der Rechenvorschrift RLS-90, Tabelle 4 nur bei Fahrgeschwindigkeiten über 60 km/h und nur bei bestimmten Belägen eine Lärminderung in der Berechnung berücksichtigt werden darf (Korrekturbeiwert D_{Str0}). **Für Stadtstraßen gibt es bisher keine anerkannten lärmarmen Bauweisen, die bei Einsatz eine Lärminderung von > 2 dB(A) verursachen.**

Nachstehend möchte ich speziell auf folgende Punkte in Ihrem Bericht eingehen:

Zu Punkt 2.1.1 „Eingangsdaten der Lärmkartierung, Lärmschutzeinrichtungen“ ist anzumerken, dass sich laut NWSIB an der L 101 keine Schallschutzeinrichtungen in der Baulast des LS NRW befinden (Vermutung – hier handelt es sich um private Anlagen, Anlagen der Kommune).

Zu Tabelle 3 – die dargestellten Betroffenheitszahlen stimmen ungefähr mit dem Bericht der LANUV überein (siehe auch abweichende Berechnungsannahmen, 2.1.1 Eingangsdaten der Lärmkartierung).

Zu Karte 5 – die Kartierungsergebnisse L_{Night} nach VBUS korrespondieren mit den berechneten Nacht Beurteilungspegeln gemäß der RLS 90; dies haben bereits abgewickelte Lärmsanierungs-Einzelanträgen an der L 157 im Bereich Burger Str. und Ostringhausen in den letzten Jahren gezeigt.

Zu Punkt 2.2.2 „Räumliche Betroffenheitsanalyse - Lärmbetroffene sensibler Einrichtungen“ ist darauf hinzuweisen, dass der Bericht der LANUV in diesem Punkt abweicht.

Zu Punkt 3.1.1 „Fahrbahnsanierung / Landesstraßenerhaltungsprogramm“ – vorhandene Planungen - siehe meine vorangegangenen Ausführungen zu bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche.

Zu Punkt 3.4 „Passiver Schallschutz“ – umgesetzte Maßnahmen an der A 1 und B 51 (n) ist anzumerken, dass es sich hier um Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge gehandelt hat (nicht um punktuelle Einzelanfragen zur Lärmsanierung)!

Zu Punkt 3.6 „Geplante Maßnahmen“ möchte ich darauf aufmerksam machen, dass für diese Maßnahmen kein Anspruch auf Umsetzung besteht. Zur Umsetzung sind die Rechtskraft eines Planfeststellungsbeschlusses (Ausbau- und Neubaumaßnahmen), die Entscheidung zur Verwirklichung und Finanzierungszusage des Vorhabenträgers notwendig.

Zu Punkt 4.2.1 „Laute Orte und Maßnahmenvorschläge des Lärmforums“ ist anzumerken, dass die L 409 (Preyersmühle / Dhünn) sowie die Ortsdurchfahrt Stumpf aufgrund der Verkehrsbelastung **nicht von der Lärmkartierung erfasst** wurde.

Insbesondere die **Lärmbetroffenheit an der L 409 (Motorräder)** im Bereich Höhe Wermelskirchen-Dhünn wurde 2013 von der RNL RB untersucht – ich verweise hier auf das Schreiben an die Stadt Wermelskirchen, Untere Straßenverkehrsbehörde, Hr. Bärwald (Az.: 20600/2/Wu/2.10.02.14/L409 (Abs 3)). Beachten Sie bitte meine vorangegangenen Ausführungen zu Schallpegelmessungen [siehe auch die Ergebnisse Kapitel 4.2.3 – Ergebnisse der Online-Beteiligung, Abbildung (als störend empfundene Fahrzeugart – Schwerpunkt Motorrad) und Abbildung 11 (Zeitraum der Lärmbelästigung – Schwerpunkt Wochenende (Motorradlärm))].

Für die gewünschten **Lückenschlüsse an der B 51 (n)** gelten die Festlegungen des PLAFE-Beschlusses vom 16.11.1998 (hier ist die Bemessung des Schallschutzes auf Lärmvorsorge erfolgt)!

Zu **Geschwindigkeitsbeschränkungen** von 50 auf 30 km/h (bzw. 70 auf 50 km/h) siehe meine vorangegangenen Ausführungen zu verkehrsrechtlichen Anordnungen und dem Widmung rechtlichen Zweck der Landes- und Bundesstraßen.

Zu Tabelle 14 – „Maßnahmenvorschläge (ohne ausschließlich Motorräder)“ sind folgende Aspekte zu den geäußerten Wünschen aus der Bevölkerung grundsätzlich festzustellen:

- **Aufforstungen** haben schalltechnisch (gem. RLS 90) keine Bedeutung.
- Der **Ortsteil Hüngr** bietet seitens der L 157 (Straße / Gebäudebestand) keine Möglichkeiten für akt. LS durch den Straßenbaulastträger. Dies gilt ebenfalls für die **Ortsteile Tente und Burger Straße**.
- Die **Burger Straße** ist seitens der **Lärmquelle B 51 n** über den PLAFE Beschluss mit abgedeckt (teils aktiver LS vorhanden).

Zu Abbildung 15 – „Lärminderungspotential“ ist anzuführen, dass der **lärmarme Fahrbahnbelag LOA 5D** nicht zu einer anerkannten Bauweise des LS NRW gehört (siehe auch die vorangestellten Aussagen zu anerkannt lärmarmen Bauweisen gem. RLS 90).

Zu Punkt 6.2.4 „Empfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie Geschwindigkeitsüberwachungen“ sind die vor genannten Einschränkungen gültig.

Der Punkt 6.3.2 „Empfehlungen zur Verkehrsverstetigung“ bedingt eine Optimierung der Signalzeitenpläne vorhandener LSA-Anlagen; dies liegt in der Zuständigkeit der StV-Ämter – sind

funktionale Anpassungen an den LSA-Anlagen selbst erforderlich (z.B. Steuergeräte, LSA-Signalgeber etc.) führt diese der LS NRW per StV-rechtlicher Anordnung durch.

Das angesprochene LSA-System umfasst ca. 15 LSA-Anlagen, die hintereinander geschaltet sind (Baujahr 2003 bis 2006, mit LED-Technik, teils Video Detektion) - die für mobilitätsbehinderte Menschen optimierte Anlage ist hier der "Schwachpunkt" in der "Grünen Welle"!

Zu Punkt 6.4.2 „Hinweise zur lärmarmen Straßenraumgestaltung“ in Form der pauschalisierten Aussage zur Reduzierung der Fahrbahnbreite (z. B. durch die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer) kann auf **klassifizierten Straßen** nie eine verbleibende **Rest Fahrbahnbreite zwischen den Borden** von 6,00 m bedeuten (Sicherheitsrisiko). Vielmehr sind die erforderlichen Rahmenbedingungen des Streckenabschnittes (Netzbedeutung – Einordnung nach der RIN, Verkehrsbelastung, SV-Anteil, Längsneigungsverhältnisse etc.) genauestens zu analysieren, welche Art der Radverkehrsführung erforderlich ist. Es gelten die einschlägigen Richtlinien (z. B. die RAST) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (EAR). Die **Anlage von Schutzstreifen in Steigungsstrecken** wird gemäß der RAST – hier z. B. die L 157 bei einer Verkehrsbelastung im DtV von > 15.000 Kfz/24h und SV Anteilen bis 5 % nicht für sinnvoll erachtet. Demnach empfiehlt die RAST bei **Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 1.000 Kfz/h** eine bauliche Separierung (siehe 5.1.2 der RAST 2006 - Entwurfs- und Abwägungsgrundsätze der empfohlenen Querschnitte) und eine **asymmetrische Radverkehrsführung** (siehe auch Tabelle 30 der RAST 2006).

Zu Punkt 6.4.2 „Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Längsverkehr“ ist zu bemerken, dass dort die Mitbenutzung von Gehwegen zum **Parken** meist aus dem Grund von den StV-Ämtern angeordnet wird, wo der Parkdruck groß ist und vorhandene Fahrbahnbreiten eine Anlage von Parkbuchten oder das Parken in abmarkierten Bereichen auf der Fahrbahn nicht zulässt. Dies würde auch bedeuten, dass die Stadt Wermelskirchen ihre Parkraumbewirtschaftung neu zu überdenken hat. Dasselbe gilt teils auch für **kombiniert Nebenanlagen**, auf denen die **Radfahrer** mitgeführt werden sollen.

Da die Schall Minderungseffekte bei diesen Maßnahmen nur gering sind, sollte dieser Ansatz nur bei minimalen Überschreitungen der Auslösewerte in Betracht gezogen werden.

Zu Punkt 6.4.2 – „Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Querungsverkehr“ ist an zu führen, dass diese Aussage sehr pauschal zu werten ist - die übergeordneten Straßen erfüllen hauptsächlich eine Verbindungsfunktion - d. h. hierzu müssen für die Straßenanlagen nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßen) Qualitätsstufen im Verkehrsablauf erreicht werden; bei hohem (ungeregelten) Querungsdruck kann sich dieser Geschwindigkeitsdämpfungseffekt negativ auf die Verkehrsverstetigung auswirken bzw. bewirken, dass es zum "Verkehrsinfarkt" kommt!

Querungshilfen in Form von Mittelinseln bedingen ein Abrücken der Fahrbahnränder in Richtung Nebenanlagen (Verschwenkungs- bzw. Verziehungsbereiche), d. h. der Verkehr rückt näher an die vorhandene Bebauung heran (kontra produktiv).

Zu Punkt 6.4.2 – „Parkstreifen“ ist anzumerken, dass bauliche Gestaltungen nur dann zu bevorzugen sind, wenn die baulichen Anpassungen gering sind (z. B. keine Änderung der Wasserführung und Entwässerungseinrichtungen). Des Weiteren sollte ausgeschlossen werden, dass bei Pflasterungen (mit grober Textur) die Mitbenutzung durch den fahrenden Verkehr erfolgt (siehe auch Tabelle 4 der RLS 90 – schlechte D_{Stro} Werte von Pflasterbelägen mit ungünstiger Oberflächenstruktur).

Zu Punt 6.5.1 – „Konzept aktiver Lärmschutz (Grundsätze und Wirkung)“ ist zu bemerken, dass bei der Konzeptionierung von aktiven Maßnahmen neben der **baulichen Realisationsmöglichkeit** auch die **Verhältnismäßigkeit nach § 41 BImSchG Absatz (2)** abzu prüfen ist (Kosten der Schutzmaßnahme muss im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen).

Folgend ist zu beachten, dass für den Betroffenen bei **parallel liegenden Schallquellen** (hier z. B. die B 51n (Dellmannstraße) und innerstädtische Straßen Friedrichstr. Eich etc.) ein subjektiver Überlagerungseffekt eintreten kann.

Wichtig ist der Aspekt, dass Schallreflektionen vorhandener / geplanter Lärmschutzwände den Lärmeindruck nicht verstärken.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen können nicht nur im Bestand Straße / Bebauung durch den Straßenbaulastträger sinnvoll, sondern auch bei geplanten Erschließungs-Maßnahmen der Kommune im Rahmen der **Bauleitplanung (Immissionsschutz)** erforderlich sein.

Nachträglich privat initiierte Maßnahmen der Bürger bedürfen einer intensiven baurechtlichen Beratung durch die Kommune, da hier (meist) das **BauGB** greift (siehe auch § 63 bzw. § 65 BauO NRW) – des Weiteren sind weitere planungsrechtliche Vorgaben (z. B. Satzungen, etc...) zu beachten.

Zu Punkt 6.6 „Konzept passiver Schallschutz“ ist an zu merken, dass hier versäumt wurde zu erwähnen, dass im Rahmen der PLAFE zur A 1 sowie der B 51 n bereits passiver Schallschutz im Rahmen der Lärmvorsorge abgewickelt wurde. Die Verträge, die zwischen dem Straßenbaulastträger und den Betroffenen abgeschlossen wurden, beinhalten grundsätzlich eine Sperrklausel - demnach kann passiver LS in Bezug auf den PLAFE-Beschluss nur einmal den Betroffenen gewährt werden.

In Bereichen **rechtskräftiger Bebauungspläne oder Satzungen** können bereits durch die Kommune Vorgaben für passiven Schallschutz vorgegeben und umgesetzt worden sein.

Zu Punkt 7. 2 „Motorradlärm“ wird auf die vorangegangenen Ausführungen hingewiesen – die Ordnung rechtliche Sanktionen durch Schallmessungen durch die Polizei / Ordnungsämter (und deren rechtliche Akzeptanz) ist mir unbekannt. Modellversuche sollten aus meiner Sicht in Verbindung und in Absprache mit dem Verkehrsministerium bzw. den entsprechenden Forschungseinrichtungen erfolgen.

Nachfolgend wird nochmals auf die nachfolgende Maßnahmenliste (siehe die nachfolgend Seite) eingegangen:

Zu 1) Lärmreduzierung durch Geschwindigkeit begrenzende Maßnahmen in Teilbereichen auf der – B 51 und L 157. Es wird in Zweifel gezogen, dass die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen „eine wahrnehmbare Schallpegelsenkung von 3dB(A)“ zur Folge haben werden.

Zu 2) Bezüglich der angeführten Oberflächensanierungen wird auf Tab. 4 der RLS 90 verwiesen; das angeordnete Geschwindigkeitsniveau beträgt 50 km/h.

Um die Flut der zu erwartenden Anfragen aus dem gesamten Zuständigkeitsbereich systematisch bearbeiten zu können, beabsichtigt der Landesbetrieb, auf der Grundlage der Lärmkartierung der Stufe 2 eine Prioritätenliste zu erstellen (Anzahl der voraussichtlichen Betroffenenheiten und Grad der Betroffenheit) und die einzelnen Gebiete entsprechend dieser Reihenfolge nacheinander zu untersuchen.

Da es sich beim Lärmschutz nach Lärmsanierungskriterien um eine freiwillige Leistung des Bundes und Landes im Rahmen haushaltsrechtlicher Regelungen handelt, soll mit dieser Vorgehensweise erreicht werden, dass die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zuerst für die am stärksten betroffenen Bereiche eingesetzt werden.

Stadt Wermelskirchen
 Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2
 Oktober 2014

• Tabelle 21: Integriertes Gesamtkonzept Lärmaktionsplan Wermelskirchen -
 Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenbereichen

Straßenname	Bereich	Länge in m	Priorität	Maßnahmenempfehlungen / Prüfaufträge			
				Fahrspurmarkierung / Lärmschutzwand Geschwindigkeitse- duzierung (30/50) Straßenräumliche Maßnahme	Verkehrverstätigung	aktiver / passiver Schallschutz	
L 157 Burger Straße	Bandwikerstraße - B 51 Dellmannstraße	371	1	E ₃₀ 1)			
L 157 Dabring- hauser Straße	40 m nördlich Eich - Jahnstraße	148	1			E	
L 157 Dabring- hauser/ Hiltling- hauser Straße	25 m südlich Danziger Straße - Luisenstraße	298	1	E ₃₀ 1) ⊙		E	E
L 157 Ostringhausen	50 m westlich Ostring- hauser Gasse - Bandwikerstraße	288	2	G E 2)		E	
L 157 Hünger	A 1 - Bollinghausen	146	2	G E 2)			
B 51 Neuenhöhe	Am Kirchbaum - 300 m östlich Wüstenhof	438	2	E ₃₀ ⊙ 1)			
B 51 Neuenhöhe	Emil-Lux-Straße - 70 m östlich Tröckelhausen	569	2	E ₃₀ ⊙ 1)			
A 1	 Bereich im Wothagen	374	3	R			R _A / G/E
B 51 Tente	Höhe Postweg - Bähringhausen	291	3	R ✓			P
B 51 Neuenhaus	50 m westlich Kirchweg - Lange Heide	319	3			E	
A 1	 Bereich Abfahrt Wermelskirchen	274	3	R			A
B 51 Tente	Tenter Hof - 100 m nordöstlich in den Birgden	450	3	R ✓			P
L 157 Dabring- hauser Straße	Jahnstraße - 25 m südlich Danziger Straße	200	3			E	

R: bereits realisierte Maßnahme
 G: Geplante Maßnahme 2018
 E: Empfehlung des Lärmaktionsplans bis 2018 (kurz- bis mittelfristige Maßnahmen)
 E: Empfehlung des Lärmaktionsplans ab 2018 (langfristige Maßnahme)
 ⊙: empfohlene Maßnahme betrifft Teilbereich des Maßnahmenbereichs zur Lärmakti-
 onsplanung
 ⊙: nachts

86

Aufgestellt:

gez. Thorsten Wurm

(Thorsten Wurm)

Einverstanden:

gez. Peter Felsenheim

(Peter Felsenheim)

Anlage:

- ❖ Karte 5 zum LAP Wermelskirchen - LNight max am Gebäude
- ❖ Karte 8 – Empfehlungen zu kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen
- ❖ Karte 9 – Gebietskulisse ruhiger Gebiete in Landschaftsräumen

III. Wuppertaler Stadtwerke (WSW) (vom 20.07.2015)

WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH
42271 Wuppertal

Stadt Wermelskirchen
Amt für Stadtentwicklung
Telegrafenstr. 29 – 33
- Frau Brigitte Zemalla -
42929 Wermelskirchen

Stadtverwaltung Wermelskirchen			
21. JULI 2015			
Amt			

Ansprechpartner(in)
Herr Reidenbach
Kontakt
wolfgang.reidenbach@
wsw-online.de
Tel.: 0202 569-78 57
Fax: 0202 569-40 66
Datum
20.07.2015

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage
Hier: **Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen**

Ihre Zeichen
Az.: 61/ 18.06.2015
Unsere Zeichen
021/2 Rei

Sehr geehrte Frau Zemalla,
oben angegebene Angelegenheit bearbeiten wir für die

WSW Energie & Wasser AG
Bromberger Straße 39 - 41, 42281 Wuppertal,

(früher: Wuppertaler Stadtwerke AG), die für die Energieversorgung und Stadtentwässerung zuständig ist.

Für die WSW Energie & Wasser AG teilen wir Ihnen mit, dass weder Bedenken noch Anregungen zu den bekannt gegebenen Planungen vorzubringen sind.

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 & Wasser AG“ mit, dass auch hier keine Bedenken oder Anregungen zu den bekannt gegebenen Planungen vorzubringen sind.

Für die **WSW mobil GmbH**,
Bromberger Straße 39 - 41, 42281 Wuppertal,

die für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig ist und Teilrechtsnachfolgerin der Wuppertaler Stadtwerke AG (jetzt: WSW Energie & Wasser AG) ist, teilen wir Ihnen mit, dass ebenfalls keine Bedenken oder Anregungen zu den Planungen vorzubringen sind.

WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH
Bromberger Straße 39 – 41
42281 Wuppertal
Tel.: 0202 569-0
Fax: 0202 569-4590
www.wsw-online.de
wsw@wsw-online.de

Bankverbindung
Stadtparkasse Wuppertal,
IBAN DE81 3305 0000 0000 1942 74
BIC WUPSDE33

Aufsichtsratsvorsitzender
Dietmar Bell

Geschäftsführer
Andreas Feicht (Vorsitzender)
Wolfgang Herkenberg
Markus Schlomski

Reglertgericht
Amtsgericht Wuppertal HRB 20118
USt.-IdNr.: DE 263012985
USt.-Nr.: 131/5937/1024
Gläubiger-ID.-Nr.
DE83WSW00000007685

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001

Für die

Bergische Trinkwasser Verbund-GmbH,
Bromberger Straße 39 - 41, 42281 Wuppertal,

Seite 2/2

deren Betriebsführung der WSW Energie & Wasser AG obliegt, teilen wir Ihnen im Namen des **Fachbereiches 12/331** (Wasserwerk Darbringhausen, Fernwasserversorgung) mit:

Im Bereich des Lärmschutzplanes Wermelskirchen kreuzt die Trinkwassertransportleitung DN 1400 der BTV, die B51 im Bereich Schwarze Delle und die A1 im Bereich Sengbach. (siehe beigefügte Pläne)

Bei Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des 8m breiten Schutzstreifens sind die Baumaßnahmen mit dem Fachbereich 12/33 abzustimmen.

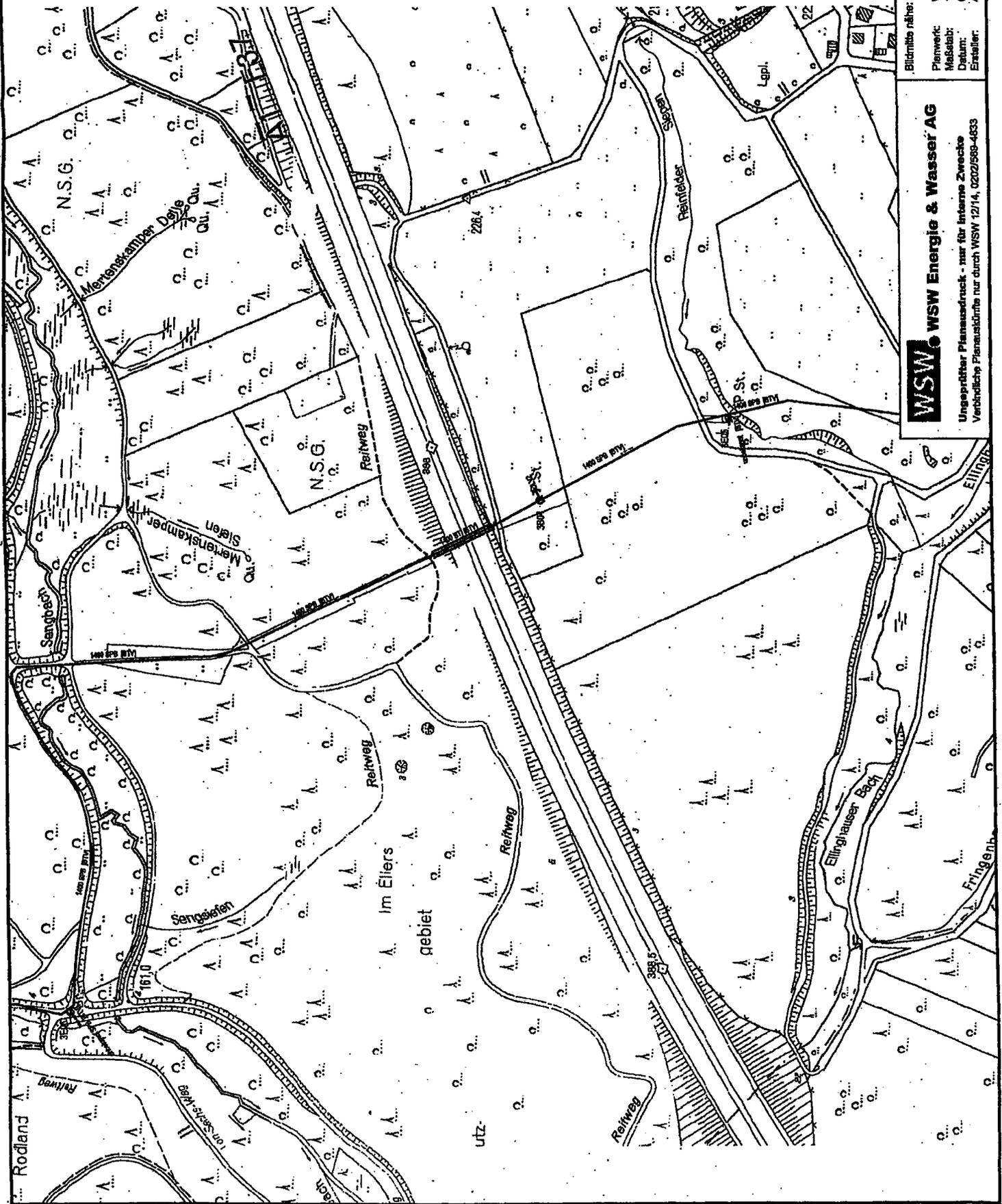
Mit freundlichen Grüßen
WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH

i. A. Menneke

i. A. Menneke

i. A. Reidenbach

i. A. Reidenbach

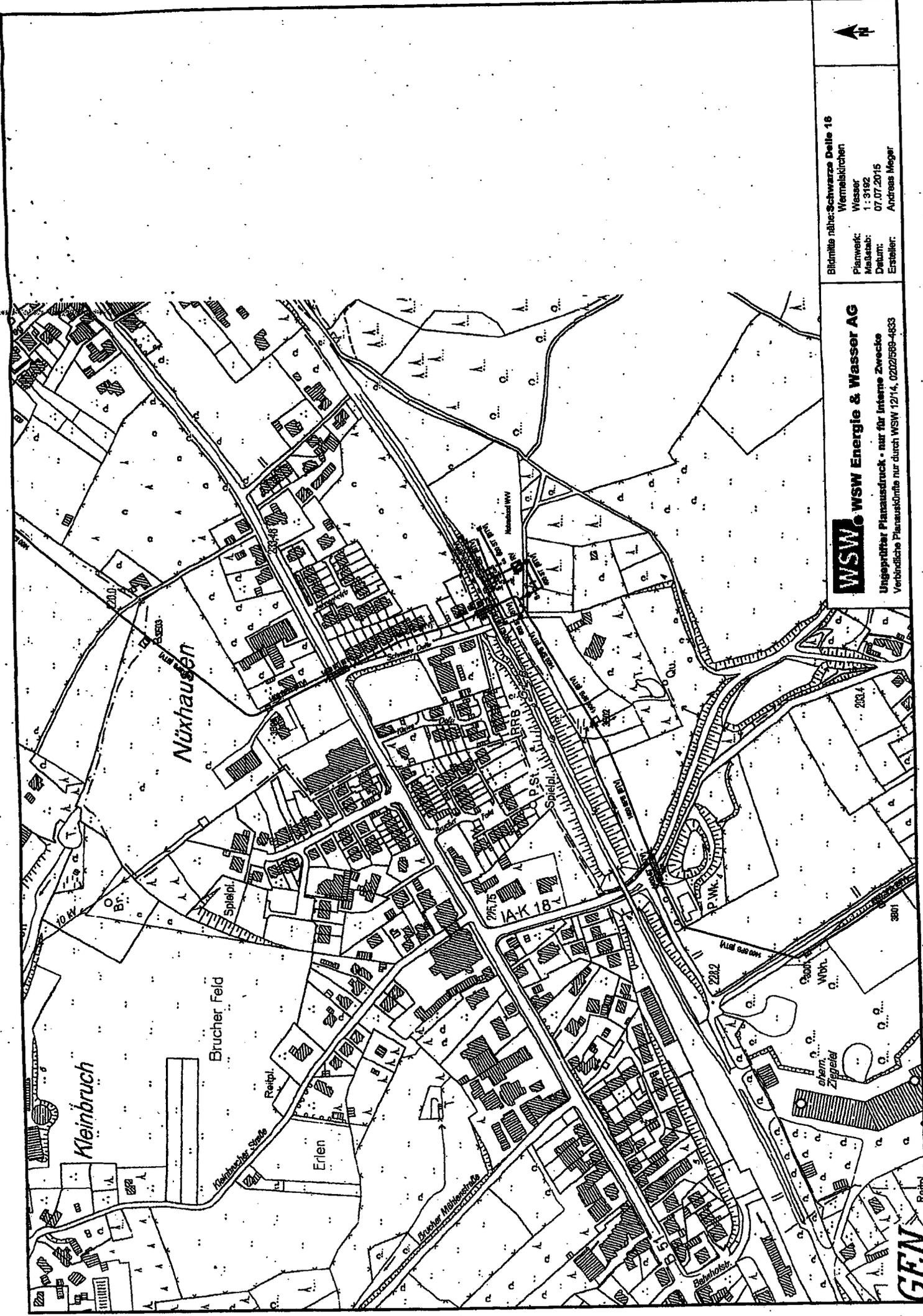


Bildmitts näher:

Planwerk: Wasser:
 Maßstab: 1:3192
 Datum: 07.07.2015
 Ersteller: Andreas Meger

WSW WSW Energie & Wasser AG

Ungeprüfter Planausdruck - nur für interne Zwecke
 Verbindliche Planausdrücke nur durch WSW 12/14, 0202/589-4833



WSW WSW Energie & Wasser AG
 Ungeprüfter Planausdruck - nur für Interne Zwecke
 Verbindliche Planauskünfte nur durch WSW 1214, 0202/589-4933

Bildmitte nahe: Schwarze Delle 16
 Wermelskirchen
 Planwerk: Wesser
 Maßstab: 1 : 3192
 Datum: 07.07.2015
 Ersteller: Andreas Mejer



GFN

IV. Stadt Solingen (vom 29.07.2015)

Stadt Solingen · Der Oberbürgermeister 67 42601 Solingen

STADTDIENST NATUR UND UMWELT

Stadtverwaltung Wermelskirchen

Amt für Stadtentwicklung

Frau Zemella

Telegrafienstraße 29-33

42929 Wermelskirchen

Stadtverwaltung Wermelskirchen			
03. AUG. 2015			
Amt			

Gebäude

Zimmer

Telefon

Durchwahl

Fax

Mail

Es berät Sie

Sprechzeiten

Bonner Str. 100

246

0212 - 290 0

290 6552

0212 290 74 6552

m.kistenich@solingen.de

Matthias Kistenich

donnerstags von 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung

Ihr Schreiben

Mein Zeichen

Solingen, 29. Juli 2015

Stellungnahme zum

Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage

Sehr geehrte Frau Zemella,

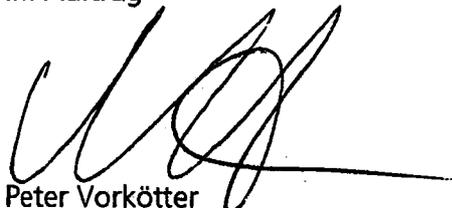
die Belange der Stadt Solingen werden durch die Maßnahmenvorschläge im LAP Wermelskirchen weitestgehend nicht berührt.

Allerdings möchte ich Sie darum bitten, insbesondere im Bereich der A1, südlich der L157 (Ortslage Solingen-Oberburg, Wermelskirchener Straße) zu prüfen, ob die Lärmbetroffenheitsanalyse (vgl. Karte 6) hier bis auf das Solinger Stadtgebiet ausgedehnt werden kann.

Hintergrund dieser Bitte sind Beschwerden über zunehmende Lärmbelästigungen durch die A1 von Anwohnern der Talsperrenstraße im Solinger Ortsteil Oberburg.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Peter Vorkötter

Stellvertretender Stadtdienstleiter

STADT SOLINGEN - DER OBERBÜRGERMEISTER
Stadtdienst Natur und Umwelt
Postanschrift: Postfach 10 01 65, 42601 Solingen
Lieferanschrift: Bonner Str. 100, 42697 Solingen
Buslinie 791

Zahlung erbeten auf das Konto der Stadtkasse SG:
Stadt-Sparkasse SG · Kto.-Nr. 2766 · BLZ 342 500 00
BIC SOLSDE33 · IBAN DE853425000000002766

V. Industrie- und Handelskammer zu Köln (vom 02.09.2015)



Industrie- und Handelskammer
zu Köln

IHK Köln | Geschäftsstelle Leverkusen/Rhein-Berg
An der Schusterinsel 2, 51379 Leverkusen

Stadt Wermelskirchen
Amt für Stadtentwicklung
Telegrafenstr. 29-33
42929 Wermelskirchen

Ihr Zeichen | Ihre Nachricht vom
61/ | 18.06.2015

Unser Zeichen | Ansprechpartner
Holt | Sebastian Holthus

E-Mail
sebastian.holthus@koeln.ihk.de

Telefon | Fax
+49 2171 4908-903 | +49 2171 4908-909

Datum
2. September 2015

Lärmaktionsplanung Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Offenla- ge

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaft benötigt eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Dies ist die Grundvoraussetzung für die Mobilität von Materialien, Waren und Personen in einer arbeitsteiligen Volkswirtschaft. Auf Verkehr kann nicht verzichtet werden. Die Reduktion und Verlagerung von Verkehrsströmen darf nicht zu wirtschaftlichen Schäden der betroffenen Unternehmen führen. Als Vertreterin der regionalen Wirtschaft möchten wir die Belange der Unternehmen vor Ort beim Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen berücksichtigt wissen.

Da der Schwerverkehr nur einen sehr geringen Anteil des fließenden Verkehrs auf den untersuchten Straßen ausmacht, begrüßen wir in der vorliegenden Entwurfsfassung, dass auf wirtschaftshemmende Maßnahmen wie Fahrverbote und Sperrung von Infrastruktur verzichtet wird.

Unter 6.2 (Geschwindigkeitskonzept) wird die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in drei Teilbereichen vorgeschlagen. Die Geschwindigkeitsverminderung kann neben der erwünschten Lärminderung auch eine Verschlechterung des Verkehrsflusses hervorrufen. Daher ist diese Maßnahme im jeweiligen Einzelfall genau zu prüfen, gegebenenfalls durch weitere technische Maßnahmen (z.B. Ampelschaltungen) zu ergänzen und nach einem nicht zu lang gewählten Zeitraum hinsichtlich des Verkehrsflusses zu überprüfen.

In Kapitel 6.4 (Konzept zu straßenräumlichen Maßnahmen) werden Vorschläge angeführt, die eine Änderung des jeweiligen Straßenquerschnitts vorsehen. Hierbei fordern wir, den Schwerlastverkehr,

der diese Straßen benutzen muss, zu berücksichtigen. Begegnungsverkehr von LKWs muss weiterhin problemlos möglich sein und darf nicht durch einen geringeren Straßenquerschnitt, die Errichtung von Verkehrsinseln oder ähnliche bauliche Maßnahmen behindert werden.

Wir möchten abschließend auch darauf hinweisen, dass es sich bei den untersuchten Straßen um Verkehrsträger des übergeordneten Verkehrsnetzes handelt. Diese Straßen sind für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen vorgesehen. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss nicht zum Erliegen zu bringen und Verkehr nicht auf untergeordnete Straßen zu verlagern, sind alle Maßnahmenvorschläge in Einzelfallprüfungen abzuwägen. Alle die Wirtschaft betreffenden Maßnahmenvorschläge sollten im Dialog mit der Wirtschaft überprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Im Auftrag



Dipl.-Geogr. Sebastian Holthus
Referent | Leiter Standortpolitik
Geschäftsstelle Leverkusen/Rhein-Berg