

## Anlage 2

Äußerungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbarstädte und der Naturschutzverbände mit dem Ergebnis der Prüfung

Stand: 19.11.2021

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
1	Kreis Mettmann	22.09.2021	03.11.2021	<p>Zu o.g. Lärmaktionsplan nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p><b>Untere Wasserbehörde</b> Aus wasserwirtschaftlicher Sicht werden keine Anregungen vorgebracht.</p> <p><b>Untere Immissionsschutzbehörde</b> Belange des anlagenbezogenen Immissionsschutzes sind nicht betroffen; insofern bestehen keine Bedenken gegen die Planungen.</p> <p><b>Untere Bodenschutzbehörde</b> - Allgemeiner Bodenschutz Die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes sind nicht betroffen, so dass diesbezüglich keine Hinweise und Anregungen vorgebracht werden.</p> <p>- Altlasten Die Belange des nachsorgenden Bodenschutzes sind nicht betroffen, so dass diesbezüglich keine Hinweise und Anregungen vorgebracht werden.</p> <p><b>Kreisgesundheitsamt</b> In dem Lärmaktionsplan (LAP) Stufe 3 wurden Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 überprüft sowie neue Maßnahmenvorschläge – unter Berücksichtigung der Stufe 2 – vorgeschlagen.</p>	<p>Zur vom Gesundheitsamt benannten Anregung, auch Maßnahmen in der Zuständigkeit der Stadt Haan z. B. im Bereich der Bauleitplanung umzusetzen, wird darauf hingewiesen, dass z. B. Lärminderungsmaßnahmen in der Bauleitplanung bereits umgesetzt werden und weiterhin Bestandteil der langfristigen Strategie sind. Es wird ein entsprechender Passus zur Klarstellung in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Die Hinweise des Kreises Mettmann werden zur Kenntnis genommen und bei der Bearbeitung der Prüfaufträge bzw. möglicher Umsetzung von Maßnahmen berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Als ein Ergebnis des Vergleichs der Stufen 2 und 3 wurde ermittelt, dass insgesamt weniger Menschen höheren Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wobei eine leichte Abnahme in den gering belasteten Flächen festgestellt wurde. Eine Zunahme erfolgte hingegen in den stärker belasteten Bereichen (auch unter Berücksichtigung von Änderungen im Straßennetz oder verbessertem Grundlagenmaterial; s. S. 19 des LAP).</p> <p>Insgesamt wurden tagsüber 152 Betroffene in Wohnungen mit Geräuschpegeln von über 70 dB(A) (Lden) und 244 Personen mit Geräuschpegeln über 60 dB(A) (Lnight) ermittelt.</p> <p>An den untersuchten Straßenzügen befinden sich ebenfalls 4 Schulgebäude.</p> <p>Aufgrund der hohen Schallpegel sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den entsprechenden Bereichen nur eingeschränkt gegeben.</p> <p>Aus Sicht des Gesundheitsamtes werden grundsätzlich schallmindernde Maßnahmen (insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen) befürwortet, durch die die Höhe der Schallpegel verringert und die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen reduziert werden. Hierdurch können die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden.</p> <p>Die Umsetzung der im LAP dargestellten Maßnahmen wird daher aus Sicht des Gesundheitsamtes als sinnvoll angesehen, insbesondere - auch kurzfristig - in den hoch lärmbelasteten Bereichen.</p> <p>Falls eine Durchführung nicht möglich ist, da bspw. die Baulast und die Zuständigkeit für die o.g. Straßen nicht bei der Stadt Haan liegen und vom Baulastträger keine Zustimmung erreicht werden kann, sollten daher auch andere – in der Zuständigkeit der Stadt Haan gelegene</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Maßnahmen (z.B. im Bereich der Bauleitplanung / durch Planungen in weniger lärmbelasteten Bereichen usw.) - erfolgen.</p> <p><b>Straßenverkehrsamt – Verkehrssicherheit</b> Im Rahmen des für die Stadt Haan durch das Planungsbüro BüroStadtVerkehr erstellten Lärmaktionsplans Stufe III wurden mehrere Hauptverkehrsstraßen lärmtechnisch untersucht. Bei diesen Straßen wurden verschiedene straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, insbesondere die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, als lärmmindernd vorgeschlagen. Die Straßen sind Bestandteil des bestehenden Vorfahrtsstraßennetzes (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, Zeichen 306) der Stadt Haan. Ein solches Vorfahrtsstraßennetz hat auch innerörtlich nach den VwV zu § 45 Abs. 1e Nr. XI leistungsfähig zu sein und die Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen. So ist auch aus Sicht der Kreisverwaltung diesen klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) und städtischen Hauptverkehrsstraßen eine besondere verkehrliche Funktion zuzuordnen. Grundsätzlich gilt auf solchen Vorfahrtsstraßen Tempo 50 km/h. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, als lärmreduzierende Maßnahme, ist das Folgende zu beachten.</p> <p>Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt unter Berücksichtigung des § 47 d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Das BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, wie zum Beispiel</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Geschwindigkeitsreduzierungen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen wie z.B. § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Einschlägig sind hier § 45 StVO, der in den Verwaltungsvorschriften auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV Bezug nimmt sowie der RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 vom 07.02.2008 zur Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung stellt die Durchführung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme dar. Zuständig dafür sind die Straßenverkehrsbehörden. Diese können, wie bereits erwähnt, gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO <i>die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten</i>. Um derartige Maßnahmen, wenn notwendig, mit dem richtigen „Augenmaß“ zu treffen, hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden, die bereits erwähnten</p> <p><b><i>"Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)"</i></b></p> <p>erlassen, die bekanntermaßen für die – auch nachgeordneten Verwaltungsbehörden – verbindlich sind.</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p><u>Auszug aus „Allgemeines“</u></p> <p>1.3 Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO (<i>Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von ... dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt ...</i>) festzustellen.</p> <p>1.4 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörde /Gemeinde angeordnet werden. Zudem sollen sie kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen wie z.B. aktive und/o-der passive Lärmschutzmaßnahmen, Förderung des ÖPNV, Bau lärmarmen Fahr-bahndecken sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden.</p> <p><u>Auszug aus den „Grundsätzen“:</u></p> <p>2.1 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS-90) einen Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Wohngebieten, Kleinsiedlungen etc. überschreitet.</p> <p>2.3 Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den (<i>unter Punkt 2.1. genannten</i>) Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (<i>straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind allerdings schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) zu prüfen</i>).</p> <p><u>Auszug aus Maßnahmen:</u></p> <p>3. Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen u.a. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote in Betracht.</p> <p>3.3 Einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Hauptverkehrsstraßen steht in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (Bündelung des weiträumigen und innerörtlichen Verkehrs mit gleichzeitiger Entlastung der Wohngebiete) entgegen. Verkehrsverbote kommen nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die ausgeschlossenen Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.</p> <p>Den Lärmschutz-Richtlinien-StV ist zu entnehmen, dass die Lärmpegel nach RLS-90 berechnet werden und die Lärmrichtwerte bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungen liegen.</p> <p>Damit beurteilt werden kann, ob die im Lärmaktionsplan III vorgesehenen, teils temporären, Geschwindigkeitsreduzierungen den rechtlichen</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Vorgaben entsprechen, sind zunächst die Lärmwerte nach RLS-90 zu ermitteln. Lärmindizes nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS), <b>eignen sich für die Ermittlung der Lärmrichtwerte</b> von hier 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungen <b>nicht</b>. Die Lärmindizes nach VBUS, inkl. der Kartendarstellung über den Umgebungslärm, stellen nur einen Überblick über die Lärmsituation dar. Sie sind aufgrund der Abweichung der beiden Rechenverfahren VBUS und RLS-90 nicht miteinander vergleichbar.</p> <p><b>Fazit:</b> Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen der spezialgesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen erfüllt sind. Für die Prüfung, ob die Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, sind die Lärmschutz-Richtlinien StV zu berücksichtigen (siehe auch die beigefügte Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 25.01.2016)<sup>1</sup>. Die Berücksichtigung der Lärmschutz-Richtlinie StV, basierend auf der darin enthaltenen Ermittlung der Lärmwerte nach <b>RLS-90</b> (s.o.), ist dem Lärmschutzplan III nicht zu entnehmen. . . .</p> <p>Die Lärmwerte nach RLS-90 sind daher an den dargestellten Straßenabschnitten an</p>	

<sup>1</sup> Die hier benannte Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 04.01.2016 / Aktenzeichen 25.01.11 wurde bereits zur Stellungnahme des Kreises Mettmann zum Entwurf des Lärmaktionsplans der 2. Stufe beigefügt und ist unter [https://www2.haan.de/bi/to0050.php?\\_ktonr=10947](https://www2.haan.de/bi/to0050.php?_ktonr=10947), hier Äußerungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 2, Seiten 18 und 19 einsehbar.

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Hauptverkehrsstraßen zu ermitteln und die laut LAP III geplanten bzw. politisch gewünschten geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen anhand der einschlägigen Vorschriften des Fachrechtes zu prüfen. Dies ist auch laut LAP Stufe III der Stadt Haan bei der Prüfung der kurz-mittelfristigen Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen so vorgesehen.</p> <p>Es wird gebeten, das Ergebnis der Untersuchung der Fachaufsicht des Kreises Mettmann vor Umsetzung einer Maßnahme zur Beschränkung des fließenden Verkehrs zur Verfügung zu stellen.</p> <p><b>Untere Naturschutzbehörde:</b> Aus naturschutzrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan Stufe 3.</p> <p><b>Kreisstraßenbauamt:</b> Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p>	
2	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	22.09.2021	17.11.2021	<p>Zunächst einmal möchte ich Sie darauf hinweisen, dass Straßen.NRW seit dem 01.01.2021 nicht mehr Straßenbaulastträger von Bundesautobahnen ist. Ein Antrag zur Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen im Zuge einer Lärmbelästigung, die von Autobahnen ausgeht, ist seitdem an die Autobahn GmbH zu stellen. Daher bitte ich Sie den Passus im Kapitel 5.3 zu ändern.</p> <p>Im o.g. Lärmaktionsplan wird an festgelegten Straßenabschnitten der B228, der L357 und der L288 seitens der Politik, als Lärmschutzmaßnahme, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (ganztätig) gewünscht. Wie schon richtig benannt, ist eine lärmtechnische Prüfung für eine</p>	<p>Der Hinweis mit der Autobahn GmbH wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel 5.3 wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Die Hinweise zu den Vorschriften zum Fachrecht werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise hinsichtlich des Einbaus von lärmoptimiertem Asphalt werden zur Kenntnis genommen und bei der Maßnahmenumsetzung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise hinsichtlich der Anträge von passiven Schallschutzmaßnahmen wurden zur Kenntnis genommen. Wenn notwendig wurden die entsprechend zuständige Anlaufstelle für die</p>



Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>solche Maßnahme erforderlich. Hierzu möchte ich auf folgendes hinweisen:</p> <p>Gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)</li> <li>• In Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) 62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)</li> <li>• In Gewerbegebieten 75 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) 65 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)</li> </ul> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die RLS-90 maßgebend. Nach Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelabsenkung um 3 dB(A) bewirkt werden.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind zeitlich zu beschränken (Tag oder Nacht). Also kommt eine ganztägige straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahme nur in Betracht, wenn die Kriterien dafür tags und nachts erfüllt sind.</p>	<p>Anträge in den Maßnahmen ergänzt bzw. abgeändert.</p>

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Des Weiteren ist im o.g. Lärmaktionsplan an festgelegten Straßenabschnitten der L357 und L288, als langfristige Lärmschutzmaßnahme, der Einbau eines lärmindernden Asphalts aufgeführt. Beim Straßenabschnitt der L357 soll diese Maßnahme jedoch nur erfolgen, falls die gewünschte Geschwindigkeitsbeschränkung nicht umgesetzt wird.</p> <p>Grundsätzlich kann lärmindernder Asphalt im Rahmen einer Deckensanierung eingebaut werden. Allerdings ist vorab der Anspruch auf eine Lärmschutzmaßnahme gemäß VLärmSchR97 im Rahmen der Lärmsanierung zu prüfen.</p> <p>Zuletzt möchte ich darauf hinweisen, dass ein Antrag zur Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen ausschließlich vom Eigentümer des betroffenen Wohnhauses eingereicht werden kann.</p>	
3	Autobahn GmbH	22.09.2021	15.10.2021	<p>Zum 1. Januar 2021 hat der Bund von den Ländern Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Verwaltung und Finanzierung der Autobahnen übernommen. Hierfür hat der Bund das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) als neue Bundesbehörde und die Autobahn GmbH des Bundes als hundertprozentige Bundesgesellschaft gegründet. Die Zuständigkeiten haben sich verändert – für den gesamten Bereich der A 46 in Haan ist inzwischen die Niederlassung Rheinland in Köln zuständig. Daher wurde mir Ihr Schreiben vom 22.09.2021 zuständigkeitshalber weitergeleitet.</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stufe 3 für die Stadt Haan mit Stand vom 06.09.2021 wie folgt Stellung:</p> <p>Die im Lärmaktionsplan aufgeführten langfristigen</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen (die hier benannte zuständige Stelle wurde in der Email zum Anschreiben direkt adressiert).

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Maßnahmen wie der Einbau von lärmindernden Asphaltbelag und Überprüfung der Errichtung/ Erweiterung neuer Lärmschutzwände nehmen wir gerne in Kenntnis. Derzeit sind keine Maßnahmen an der A 46 im Abschnitt zwischen Haan-West und Haan-Ost geplant. Sollten Planungen hierzu anstehen, wird im Zuge der geplanten Maßnahme eine lärmtechnische Untersuchung erfolgen und mögliche Lärmschutzmaßnahmen werden abgewägt.</p> <p>Wie bereits im Lärmaktionsplan dargestellt, haben Anlieger die Möglichkeit, einen formlosen Antrag für passiven Lärmschutz bei der Autobahn GmbH, Außenstelle Köln, zu beantragen. Der Antrag wird von uns überprüft. Sollten die Voraussetzungen gemäß der VlärmSchR97 vorliegen, ist eine Bezuschussung von 75 % möglich.</p> <p>Abschließend kann mitgeteilt werden, dass die Autobahn GmbH des Bundes die festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung zur Kenntnis genommen hat. Jedoch kann für diese Maßnahmen kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes vorausgesetzt werden. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden.</p>	
4	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	17.09.2021	28.10.2021	Den Planunterlagen sind konkrete Maßnahmen und Eingriffe nicht zu entnehmen, so dass eine Aussage zur Betroffenheit der Belange der Bodendenkmalpflege zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist. Ich bitte Sie, mir die zu erstellenden Maßnahmensteckbriefe zukommen zu lassen. Erst wenn konkrete Maßnahmen (Art, Eingriffsfläche und -umfang) bekannt sind, kann	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wie bereits telefonisch mitgeteilt, sind die Maßnahmensteckbriefe im Kapitel 6 des Lärmaktionsplans enthalten. Sobald bauliche Umbaumaßnahmen erfolgen, wird das Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				festgestellt werden, ob bzw. wie umfassend eine Beeinträchtigung bodendenkmalpflegerischer Belange gegeben ist.	entsprechend auch beteiligt.
5	Handelsverband Nordrhein-Westfalen – Rheinland		25.10.2021	<p>Ich darf Ihnen mitteilen, dass der Handelsverband Nordrhein-Westfalen – Rheinland keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen den o.a. Lärmaktionsplan erhebt.</p> <p>Wir bitten im Zusammenhang folgende Anregungen zu berücksichtigen:</p> <p>Auch aus Sicht des Einzelhandels ist die Förderung von Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Baustein, um eine umweltfreundlichere und geräuschärmere Mobilitätsform zum Automobil innerhalb einer Stadt anzubieten. Wir möchten im Rahmen des Lärmaktionsplans der 3. Runde innerhalb der baulichen Maßnahmenvorschläge (siehe Lärmaktionsplan Stufe 3, Fassung vom 06.09.2021, KM1-1, Seite 27) darauf hinweisen, die Verhältnismäßigkeit der Nutzungsmischung zwischen Auto- und Fahrradverkehr insbesondere im Bereich der Bahnhofstraße zwischen Böttinger Straße und Kölner Straße zu berücksichtigen. Unserer Ansicht nach ist die Einrichtung eines Schutzstreifens für Fahrräder bergauf keine verhältnismäßige Maßnahme, falls dadurch die Erreichbarkeit der dort angesiedelten Unternehmen (Handel, Dienstleistungen usw.) durch den Wegfall mehrerer Parkplätze zu stark eingeschränkt wird. Des Weiteren könnte dadurch der verstärkte Parksuchverkehr zu Behinderungen der gesamten Verkehrsströme führen. Darüber hinaus regen wir an, die betroffenen Anlieger weiterhin in den Planungsprozess einzubinden, falls bauliche</p>	Der Hinweise und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Anlieger werden entsprechend der gängigen Praxis in baulichen Planungsprozessen beteiligt.

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				Maßnahmen an diesem Abschnitt geplant werden.	
6	Industrie- und Handelskammer (IHK)	22.09.2021	20.10.2021	<p>Der Lärmaktionsplan schlägt in den Bereichen 1 (B228), 2 (L357) und 4 (L288) Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h sowie im Bereich 3 (A46) auf 100 km/h vor. Grundsätzlich steht die IHK Geschwindigkeitsreduzierungen kritisch gegenüber, da solche Änderungen vielfach negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben, wenn beispielsweise die Lichtsignalkoordinierung („Grüne Welle“) nicht an die neue Geschwindigkeit angepasst wird. Durch den mangelhaften Verkehrsfluss entstehen zusätzliche Anfahr- und Bremsvorgänge, die Lärm- und Schadstoffemissionen verursachen. Darüber hinaus haben Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Fahrzeiten und damit die Umläufe des ÖPNV. Alle im Lärmaktionsplan für Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehenen Straßen weisen eine wesentliche Verbindungsfunktion als Hauptverkehrsstraße im überörtlichen Verkehr auf. Es ist anzunehmen, dass durch eine Geschwindigkeitsreduktion Ausweichverkehre im nachgelagerten Netz (ins. Tempo 30-Zonen) entstehen, die dort wiederum Emissionen zur Folge haben werden. Straßen.NRW als zuständige Behörde lehnt daher die Geschwindigkeitsreduzierungen in den Bereichen 2 (L357) und 3 (A46) grundsätzlich und im Bereich 1 (B228) tagsüber ab.</p> <p>Die gesetzlich vorgeschriebene Einzelfallabwägung ist durchzuführen, bevor mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen angeordnet werden. Die IHK empfiehlt darüber hinaus, prioritär lärmoptimierten Asphalt einzubauen, wie in den</p>	Die Hinweise zur Geschwindigkeitsreduzierung werden zur Kenntnis genommen. An der A 46 ist kein verkehrsrechtlicher, sondern ein baulicher Lärmschutz vorgesehen. Bevor Geschwindigkeitsreduzierungen umgesetzt werden, müssen diese gemäß RLS90/ RLS19 geprüft werden, weshalb entsprechend dann eine Einzelfallabwägung vorliegt. Des Weiteren werden auch bei der etwaigen Planung von Maßnahmen auch bspw. Träger des ÖPNV und Baulastträger der Straßen nochmals mit eingebunden.

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Bereichen 2 (L357), 3 (A46) und 4 (L288) vorgesehen, da sich dadurch Geschwindigkeitsreduzierungen erübrigen können. Sollten die Reduzierungen dennoch umgesetzt werde, empfiehlt die IHK den Zusatz „Lärmschutz“ zur Tempo-30- Beschilderung, da dieser das Verständnis der Verkehrsteilnehmer für die Maßnahme erhöht und so die Geschwindigkeitsbegrenzung regelmäßig besser eingehalten wird.</p>	
7	<p>Kreishandwerkerschaft des Kreises Mettmann / Handwerkskammer Düsseldorf</p>	22.09.2021	20.10.2021	<p>Grundsätzlich begrüßen wir die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele, die wohnende und arbeitende Bevölkerung von Verkehrslärm zu entlasten. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der von uns vertretenen Betriebe erreichbar und die wirtschaftliche Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben. Zudem liegt es im Interesse unserer Mitgliedsunternehmen, dass die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können. Gerade das Handwerk übt in starkem Maße örtliche Versorgungsfunktion aus und ist aus diesem Grund auf eine gute Mobilität über das städtische Straßennetz, Parkplätze am Betriebsitz wie auch in Kundennähe angewiesen.</p> <p>Nachstehend haben wir die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen zunächst einer zusammenfassenden systematischen Betrachtung unterzogen und gehen anschließend gesondert auf die einzelnen Belastungsbereiche ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan</li> </ul> <p>Die sowohl für die B228 wie für die L357</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen dienen dazu, die gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung umzusetzen und die Aufgaben, insbesondere gesundheitsschädliche Lärmemissionen für die Bevölkerung zu minimieren, möglichst zu erfüllen. Die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre sollen hierbei nicht unterbunden oder massiv eingeschränkt werden, sondern entsprechende Maßnahmen einen Beitrag zur Minderung von Lärm leisten.</p> <p>Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird die Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Funktion und Kategorie der Straßen mit einbezogen und es wird eine Abwägung stattfinden. An dieser Stelle der Hinweis, dass mit zunehmender Umstellung auf E-Fahrzeuge im Alltagsverkehr auch der Schadstoffausstoß sinken wird.</p> <p>Zu den Bedenken hinsichtlich der Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h sei erwähnt, bevor Geschwindigkeitsreduzierungen umgesetzt werden, müssen diese gemäß RLS90/ RLS19 geprüft werden, weshalb entsprechend dann eine Einzelfallabwägung vorgelegt wird. Dies ist</p>

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>vorgeschlagene Maßnahme können wir mittragen. Wir regen an, in die konkrete Planung/Umsetzung ansässige Handwerksbetriebe einzubeziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passive Schallschutzmaßnahmen: Einbau Schallschutzfenster; Lärmschutzwand an der A46</li> </ul> <p>Die Maßnahmen zum passiven Lärmschutz unterstützen wir uneingeschränkt. Das Handwerk kann hier mit seinen Produkten und Serviceleistungen rund um den Einbau von Schallschutzfenstern einen wichtigen Beitrag zum privaten Lärmschutz leisten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsreduzierungen</li> </ul> <p>Um die verkehrsbedingten Lärmemissionen zu senken, empfiehlt der Entwurf/die Politik als kurzfristig umzusetzende Maßnahme die Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf Streckenabschnitten der B228, L357 und L288.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen im Umfeld von Kindergärten, Schulen und anderen sensiblen Bereichen begrüßen wir. Wir unterstützen alle Maßnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, insbesondere vor Kindergärten oder Schulen.</p> <p>Darüber hinaus sehen wir Geschwindigkeitsreduzierungen auf wichtigen Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen generell kritisch und tragen diese in der Regel nicht mit, da sie die Funktionalität der Verkehrsführung massiv beeinträchtigen und — z.B. als Folge von</p>	<p>in den Prüfaufträgen enthalten. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, sowohl tagsüber zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr und in den Nachtstunden zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr entsprechende Reduzierungen umzusetzen. Erfahrungen aus Nachbarkommunen, in denen bspw. schon in den Nachtstunden auf Hauptverkehrsstraßen eine Reduzierung von 50 Km/h auf 30 km/h umgesetzt wurde, sind positiv. In diesen Prüfaufträgen werden alle Belange aufgenommen und abgewägt, bevor es zu einer möglichen Umsetzung kommen wird. Zudem werden bei der etwaigen Planung von Maßnahmen auch bspw. Träger des ÖPNV und Baulastträger der Straßen nochmals mit eingebunden. Zu den Nachtstunden bspw. von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr hat eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen aufgrund der geringen Verkehrsstärke zu diesen Stunden allenfalls minimale Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Auch sind zu diesen Stunden keine innerstädtischen Verlagerungseffekte zu erwarten.</p> <p>Möglichkeiten zur LKW-Navigation wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans geprüft. Aus diesem Grund wurde diese Maßnahme in die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung nicht mehr übernommen.</p> <p>Hinsichtlich des Einsatzes von lärmarmen Bussen stehen der Gartenstadt Haan keine Informationen des derzeitigen</p>

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Ausweichverhalten — die Lärmemissionen häufig in andere, nicht für diese Verkehre ausgelegte Bereiche verlagern und u. U. dort sogar noch erhöhen können. Aus Sicht der von uns zu vertretenen Belange darf die Bündelungsfunktion des Hauptverkehrsstraßennetzes keinesfalls gefährdet werden.</p> <p>Abgesehen von potentiellen Verlagerungseffekten führt Tempo 30 entgegen den Ausführungen des Gutachters (vgl. S. 8; sowie die Bewertung der Minderungspotentiale in den jeweiligen Steckbriefen) auch nicht in jedem Fall zu einer Lärm- und Luftschadstoffminderung, sondern kann u.U. die Lärm- und Luftschadstoffbelastung sogar erhöhen (Fahren im niedrigen Gang mit erhöhter Drehzahl). 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.</p> <p>Letztlich sind auch etwaige Folgen auf den ÖPNV und die „Grüne Welle“ zu berücksichtigen (z.B. Anstieg der einzusetzenden Wagen und des Personals durch Anstieg der Wagemlaufzeit im ÖPNV, Notwendigkeit der Neukoordinierung der Lichtsignalanlagen).</p>	<p>Umsetzungsstandes zur Verfügung. Auch die technische Umsetzung ist nicht bekannt. Eine ausführliche Darstellung der Techniken ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>



Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau lärmindernden Asphalts</li> </ul> <p>Unseres Erachtens sollte das Aufbringen lärmindernder Asphaltdeckschichten soweit wie möglich vorrangig umgesetzt werden. Mit Blick auf das Minderungspotential ist dies mit einer belagabhängigen Reduzierung von bis zu 5dB(A) ohnehin die wirkungsvollere Variante (vgl. die Bewertung des Minderungspotentials in den jeweiligen Steckbriefen). Da die Beläge erst bei höheren Geschwindigkeiten ihre volle Wirkung entfalten (vgl. S. 5 und S.8), könnten Temporeduzierungen dann weitgehend entfallen. Sollte eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit dennoch unumgänglich sein, wäre aus unserer Sicht in jedem Fall vorab zu prüfen, ob diese auf Luftschadstoff- und Lärmbelastung ggf. kontraproduktive Wirkung entfalten und wie sich Verdrängungseffekte und damit zusätzliche Belastungen für andere Bereiche vermeiden lassen.</p> <p>Zu den betroffenen Straßen im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu Bereich 1: B228 (Düsseldorfer Straße — Bahnhofsstraße — Kaiserstraße -Alleestraße — Elberfelder Straße), S.26ff</li> </ul> <p>Die B228 ist die zentrale Haaner Verkehrsachse. Sie bündelt die weiträumigen und innerstädtischen Verkehre und hat Erschließungsfunktion für die Haaner Innenstadt. Als Verbindungsstraße in Richtung Hilden und Wuppertal hat sie zudem regionale Bedeutung. Die herausgehobene Bedeutung der B228 im fraglichen</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Streckenabschnitt lässt sich auch am ÖPNV ablesen. Hier verkehren sieben Buslinien.</p> <p>Aus unserer Sicht sind Maßnahmen an der B228 als der innerstädtischen Hauptverkehrsstraße von besonderem Gewicht. An dem Teilstück bzw. in den angrenzenden Zufahrtsstraßen und Gewerbegebieten liegen zahlreiche Handwerksbetriebe mit örtlicher Versorgungsfunktion. Diese Betriebe sind einerseits auf eine gute Erreichbarkeit durch Kunden und Lieferanten angewiesen, andererseits müssen sie ihre Kunden zur Auftragsabwicklung problemlos erreichen können.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h können wir weder mittragen, noch überhaupt nachvollziehen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bereits der vom Rat der Stadt Haan am 05.03.2013 beschlossene Lärmaktionsplan der 1. Stufe hatte konstatiert, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h „unweigerlich zu Verlagerungseffekten führen und Einschränkungen im Busverkehr nach sich ziehen würde“ (Lärmaktionsplan 1. Stufe, S. 32). Die Maßnahme wurde verworfen und stattdessen der Einsatz lärmoptimierter Asphaltdecken (LOA 5D) in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.</p> <p>Die Deckschichtsanierung mit lärmminderndem Asphalt war bereits bei Aufstellung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe durch LBS NRW mit</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Splittmastixasphalt (SMA 5S) erfolgt. Allerdings blieb die hierdurch erzielte Lärminderung von 2 dB(A) bei den Berechnungen unberücksichtigt (vgl. Lärmaktionsplan 2. Stufe, S.12; S.17). Von daher stellt sich uns die Frage, ob die faktische Lärminderung der neuen Asphaltsschichten bei der Ermittlung der Lärmpegel im vorliegenden Entwurf berücksichtigt wurde oder weiterhin mit einem Standardasphalt gerechnet wurde.</p> <p>Angesichts der Eingriffstiefe, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf dieser zentralen Haaner Verkehrsachse bedeutet, sehen wir hinsichtlich der Datengrundlage dringenden Klärungsbedarf und Klarstellung hinsichtlich der faktischen Lärmbelastung, wie dies im Übrigen für andere Teilbereiche der B228 im Eingangstext zum Steckbrief erfolgt (vgl. S.26).</p> <p>Darüber hinaus teilen wir die Auffassung des Gutachters, dass sich die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung kontraproduktiv auf die mit Splittmastix erzielte bzw. erzielbare Lärminderung von 2 dB(A) auswirkt (vgl. Lärmaktionsplan 3. Runde, Anm.5, S.5 und S.8). So empfiehlt Straßen NRW den Einsatz von Splittmastixasphalt (SMA 5S) mit Blick auf die Lärminderung erst für Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 bis 70 km/h (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau, S. 9f). Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h würde</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>das Lärminderungspotenzial dieses Belages folglich verpuffen bzw. nicht voll zum Tragen kommen.</p> <p>Ferner sind etwaige Folgen für die „Grüne Welle“ (Neukoordinierung der Lichtsignalanlagen) zu berücksichtigen. Dies ist insb. an der B228 von Relevanz, da zum Zwecke der Verkehrsverstetigung im Jahr 2010 zehn Ampelanlagen umgerüstet wurden (Lärmaktionsplan 2. Stufe, S.12).</p> <p>Und schließlich können sich Geschwindigkeitsreduzierungen u.a. auch auf den ÖPNV auswirken und durch Anstieg der Wagenlaufzeiten u. U. mehr Wagen und mehr Personal erfordern - ein Umstand, den der Gutachter nicht in die Erwägung einbezieht, obgleich an der B228 sieben Linienbusse - darunter mit der SB 50 auch die Schnellbusverbindung nach Düsseldorf - verkehren.</p> <p>Vor dem dargestellten Gesamthintergrund erschließt sich uns die Sinnhaftigkeit der vorgeschlagenen Maßnahme nicht. Die Maßnahme sollte aus dem Lärmaktionsplan gestrichen werden.</p> <p>Angesichts der hohen Zahl der auf der B228 verkehrenden Busse/Buslinien unterstützen wir daher ausdrücklich den vorgesehenen sukzessiven Austausch dieser Flotte durch lärmoptimierte Fahrzeuge. In unserer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der 2. Stufe hatten wir diesen Vorschlag eingebracht und freuen uns, dass er nun Aufnahme in den Maßnahmenkatalog gefunden hat. Denn diese Maßnahme setzt an der Quelle an</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>und senkt über die hoch belasteten Bereiche hinaus additiv zu der mit der Erneuerung der Deckschichten durch Splittmastixasphalt erzielten Lärminderung an den Hot Spots die Lärmbelastung auf der Gesamtlinienstrecke. Dem Lärmaktionsplan ist zu entnehmen, dass „die Busflotte der Rheinbahn AG bereits zum jetzigen Zeitpunkt sukzessive durch lärmoptimierte Busse mit entsprechender Technik ausgetauscht“ (wird). (ebd., S.28) In diesem Zusammenhang wären allerdings konkretere Informationen hinsichtlich des Umsetzungsstands (Bestandsaufnahme) und der weiteren zeitlichen Umsetzungsplanung/-strategie sowie den derzeitigen und geplanten Einsatzorten wünschenswert. Vielleicht ergibt die Bestandsaufnahme sogar die Möglichkeit eines kurz-/mittelfristigen (zunächst zumindest nächtlichen) Einsatzes der vorhandenen „leiseren/leisen“ Busse auf der B228.</p> <p>Darüber hinaus regen wir an, alternativ zu nächtlichem Tempo 30 auch die Möglichkeit einer nächtlichen Abschaltung/ eines nächtlichen Dauergrüns von Lichtsignalanlagen zu prüfen. Dabei muss selbstverständlich die Verkehrssicherheit als grundlegende Voraussetzung gegeben sein.</p> <p>Denn auch eine Abschaltung von Verkehrsampeln und die über sie erreichbare Verstetigung des Verkehrs in verkehrsarmen Zeiten könnte die nächtliche Lärmbelastung für die Anwohner senken. In einigen Städten, wie z.B. Duisburg, Düsseldorf oder Frankfurt wird dies umgesetzt.</p> <p>Die im Entwurf enthaltene Maßnahmenkatalog der</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>2. Stufe listet u.a. die Entwicklung eines Lkw-Führungskonzepts, das auch im Verkehrsentwicklungsplan VEP aus 2019 als eine Möglichkeit zur Verminderung der Lkw-Verkehrsbelastung aufgegriffen wurde (S.21). In diesem Zusammenhang wird hier weiter ausgeführt, dass die Grundlagen für die Navigationssoftware durch die Stadt Haan übermittelt wurden. Im Maßnahmenkatalog der 3. Runde findet das Lkw-Führungskonzept keine Erwähnung mehr. Eine Begründung fehlt. Wurde das Vorhaben aufgegeben und wenn ja, warum? Sollte das Konzept weitergeführt werden, sprechen wir uns nachdrücklich dafür aus, die örtliche Wirtschaft in die Konzeptentwicklung einzubeziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu Bereich 2: L357 (Westring – Gräfrather Straße – Gruitener Straße ), S. 28ff</li> </ul> <p>Die L357 verläuft von der Anschlussstelle Haan-Ost der A46 Richtung Erkrath durch den Haaner Stadtteil Gruiten. Gegenstand der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe ist das o.g. etwa 2 km lange Teilstück. Der Gutachter „(erwartet) auf der L357 durch die Verkehrsverlagerung in den Technologiepark mittelfristig eine Entlastung der Lärmsituation der Wohnnutzungen“ (S.23).</p> <p>Gleichwohl enthält der Entwurf auch für diesen Streckenabschnitt als Prüfauftrag eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h. Diesbezüglich verweisen wir auf unsere vorangegangene Ausführungen.</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Als langfristig umzusetzende Maßnahme (Umsetzungszeitraum 5-10 Jahre) wird die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche mit lärmminderndem Asphalt im laufenden Sanierungsintervall vorgeschlagen. Diese Maßnahme halten wir für besonders zielführend, da sie nicht nur an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzt, sondern im Blick auf das Minderungspotential gegenüber einer Geschwindigkeitsreduzierung auch die wirkungsvollere Variante darstellt [je nach Art des Fahrbahnbelags bis zu 5 dB(A)]. Wir unterstützen diese Maßnahmen nachdrücklich und regen an, der Erneuerung der Deckschichten mit lärmminderndem Belag auch außerhalb des laufenden Sanierungsintervalls soweit möglich Priorität einzuräumen.</p> <p>Da diese Deckschichten ihr Lärminderungspotential erst ab einer Fahrgeschwindigkeit von rund 40 km/h entfalten, kann auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h dann verzichtet werden.</p> <p>Die Auffassung des Gutachters, eine Erneuerung der Deckschicht nur dann ins Auge zu fassen, „wenn keine Geschwindigkeitsreduzierung durchgeführt wird“, teilen wir nicht. Im Gegenteil: Vielmehr ist eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h nach einer Deckschichtenerneuerung mit lärmminderndem Asphalt dort aufzuheben, wo Gründe der Verkehrssicherheit dem nicht entgegenstehen. Diese Rücknahme sollte als</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Maßnahme auch Eingang in den Lärmaktionsplan finden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu Bereich 3: A46,S. 13f</li> </ul> <p>Die für diesen Bereich vorgeschlagenen Maßnahmen tragen wir mit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu Bereich 4: A46,S. 13f</li> </ul> <p>Der Entwurf konstatiert eine höhere Lärmbelastung für die Bevölkerung lediglich für einen sehr kleinen Bereich von ca. 300 Metern. Sofern die Voraussetzungen für eine verkehrliche Anordnung gegeben sind (Prüfung der lärmtechnischen Auswirkungen nach RLS19/RLS90, Überprüfung der Signalanlagen sowie keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straße), könnten wir für diesen eng begrenzten Bereich eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h mittragen. Gleichwohl gilt unsere Präferenz aus den oben bereits dargestellten Gründen auch hier der Deckschichtenerneuerung mit lärmminderndem Asphalt.</p> <p>Die Anlage von Radschutzstreifen für diesen Straßenabschnitt halten wir vor dem Hintergrund der begründeten gegenteiligen Empfehlung des Gutachters für schwierig. Hier sehen wir Prüfbedarf u.a. hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Straße für den fließenden und ruhenden Verkehr sowie den Belangen der Fußgänger.</p> <p>Anmerkungen zum „Fazit und Ausblick“, S.37</p> <p>Wir teilen die Auffassung des Gutachters, Lärminderung als eine kontinuierliche</p>	



Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Querschnittsaufgabe zu verstehen und können vom Grundsatz her die genannten Maßnahmen weitgehend mittragen. Besonders zielführend sind Maßnahmen, die an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzen.</p> <p>Wir begrüßen daher die langfristige Ausrichtung der Stadtentwicklungsplanung auf eine „kompakte Stadtentwicklung mit einer ausgewogenen Nutzungsmischung“. Durch die Nähe von Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung und Handel können lange Anfahrten mit dem Pkw vermieden werden.</p> <p>„Straßenraumgestaltungen“ sehen wir 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). Auch der Wegfall von Parkflächen im Zuge von Straßenraumgestaltungen kann bei hohem Parkdruck und fehlenden Alternativen den Parksuchverkehr erhöhen und sich dann negativ auf die angestrebte Lärminderung auswirken.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir vorsorglich darauf hin, dass bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur verkehrsberuhigenden Straßenraumgestaltung zudem den Standortbelangen der jeweils ansässigen Betriebe und allgemein den Belangen der innerstädtischen Wirtschaftsverkehr Rechnung zu tragen ist. Dies gilt auch, sofern im Zuge von Straßenraumgestaltungsmaßnahmen</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Parkflächen entfallen. Gerade in gewachsenen Versorgungslagen müssen die Andienungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und – soweit vorhanden – Kurzzeitparkplätze für Kunden erhalten bleiben. Auch in diesem Fall sprechen wir uns dafür aus, die Betriebe in den Planungsprozess einzubinden und ggf. gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p> <p>Inwiefern der „Rückbau überdimensionierter Kfz-Verkehrsflächen“ für die Stadt Haan eine konkrete Handlungsoption darstellt, erschließt sich uns auf der Grundlage des Lärmaktionsplans nicht.</p>	
8	Westnetz GmbH	22.09.2021	08.10.2021	<p><b>1. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluss Haan, Bl. 0715 (Maste 5 bis 1020/Bl. 0018)</b></p> <p><b>2. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Ohligs - Mettmann, Bl. 0018 (Maste 1018 bis 1020/Bl. 0018)</b></p> <p>Diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die im Betreff genannte(n) Hochspannungsfreileitung(en). Bezüglich der im Planbereich vorhandenen Amprion-Hochspannungsfreileitungen wenden Sie sich bitte an die Amprion GmbH, A-RB, Robert-Schuman-Straße 7, 44263 Dortmund, Leitungsauskunft@Amprion.net.</p> <p>Der Geltungsbereich des o. g. Lärmaktionsplanes liegt teilweise im 2 x 19,00 m = 38,00 m breiten Schutzstreifen der im Betreff unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung.</p> <p>Den Leitungsverlauf mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen entnehmen Sie bitte unseren beigefügten Lageplänen im Maßstab 1:2000. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Bei Umsetzung von baulichen Maßnahmen werden im Rahmen des Planungsprozesses die zuständigen Netzbetreiber, sowie Betreiber von Ver- und Entsorgungsleitungen, nochmals gesondert beteiligt. Daher ist die Aufnahme eines expliziten Hinweises im Lärmaktionsplan nicht notwendig.

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitung ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt.</p> <p>Dem o. g. Lärmaktionsplan stimmen wir unter folgenden Bedingungen zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Hochspannungsfreileitung wird mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen nachrichtlich im zeichnerischen Teil des Lärmaktionsplanes dargestellt.</li> <li>• Die Bauvorhaben, die in den Bereichen 1, 2, 4 und 5 beschrieben werden, liegen außerhalb der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen.</li> <li>• Die geplante Errichtung / Erweiterung von Lärmschutzwänden, sowie der Einbau von lärmminderndem Asphalt sollen teilweise im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung stattfinden.</li> <li>• Im Schutzstreifen der im Betreff unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung erhält die A46 nach Einbau von lärmminderndem Asphalt im Bereich zwischen Mast 5 – Mast 6 der Bl. 0715 eine Fahrbahnhöhe von maximal 151,50 m über NN.</li> <li>• Bzgl. der geplanten Errichtung / Erweiterung von Lärmschutzwänden im Schutzstreifen der unter 1. genannten Hochspannungsfreileitung bitten wir Sie, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden.</li> <li>• Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche</li> </ul>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 3,00 m erreichen. Als Anlage ist beispielhaft eine Gehölzliste mit entsprechenden Endwuchshöhen beigefügt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Um die Maste herum muss jedoch eine Fläche mit einem Radius von 15,00 m von jeglicher Bebauung und Bepflanzung freigehalten werden. Dieser Bereich kann teilweise als Parkplatz oder Stellplatzfläche genutzt werden. Bei solch einer Nutzung ist der Mast durch geeignete Maßnahmen gegen versehentliches Anfahren zu sichern.</li> </ul> <p>Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumumbruch die Hochspannungsfreileitung beschädigt wird. Aus diesem Grund bitten wir Sie zu veranlassen, dass in diesen Bereichen Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Anderenfalls wird eine Schutzstreifenverbreiterung erforderlich.</p> <p>Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/den Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/der Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die Westnetz GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des</p>	

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen.</p> <p>Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle die Hochspannungsfreileitung gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Textteil des Lärmaktionsplanes wird folgender Hinweis aufgenommen: „Von den einzelnen ggf. auch nicht genehmigungspflichtigen Bauvorhaben im Schutzstreifen der Leitung bzw. in unmittelbarer Nähe dazu sind der Westnetz GmbH Bauunterlagen (Lagepläne und Schnittzeichnungen mit Höhenangaben in m über NN) zur Prüfung und abschließenden Stellungnahme bzw. dem Abschluss einer Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer/Bauherrn zuzusenden. Alle geplanten Maßnahmen bedürfen der Zustimmung der Westnetz GmbH.“</li> </ul> <p>Wir bitten Sie, unsere v. g. Auflagen in den Bauleitplänen zu übernehmen und uns weiter am Verfahren zu beteiligen.</p>	
9	Amprion GmbH	22.09.2021	18./20.2021	<p>Über das Verwaltungsgebiet der Stadt Haan verläuft in Schutzstreifen die im Betreff genannte Höchstspannungsfreileitung von Amprion.</p> <p>Bereits im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes, Stufe II hat Amprion mit Schreiben vom 12.05.2016 eine Stellungnahme abgegeben und einen Übersichtsplan der Freileitung zur Verfügung gestellt.</p> <p>Zu den nun vorgestellten Ausführungen der Stufe III des</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Bei Umsetzung von baulichen Maßnahmen werden dann im Rahmen des Planungsprozesses die zuständigen Netzbetreiber, sowie Betreiber von Ver- und Entsorgungsleitungen, nochmals gesondert beteiligt.</p>

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Lärmaktionsplanes haben wir derzeit keine Anregungen vorzubringen, da zurzeit keine, konkret die Leitung betreffenden Maßnahmen angezeigt werden.</p> <p>Wir bitten Sie, uns bei konkreten Baumaßnahmen im unmittelbaren Leitungsumfeld (insbesondere bei der Planung von Lärmschutzwänden) zu beteiligen.</p>	
10	PLEdoc GmbH, Open Grid Europe GmbH, Essen, GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen	22.09.2021	12.10.2021	<p>Von der Open Grid Europe GmbH (OGE), Essen und der GasLINE GmbH &amp; Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlichrechtlichen Verfahren beauftragt.</p> <p>Zu Ihrer Information erhalten Sie in der Anlage Übersichtspläne, aus denen die Trassenführungen der von uns verwalteten, eingangs genannten Versorgungsanlagen/ Kabelschutzrohranlagen zu entnehmen sind.</p> <p>Die Eintragungen der Versorgungsanlagen/ Kabelschutzrohranlagen sind in den beigefügten Übersichtsplänen nur als grobe Übersicht geeignet. Die Übersichtspläne zeigen die Verläufe der Versorgungsanlagen / Kabelschutzrohranlagen mit Stand 01.10.2021 und erheben keinen Anspruch auf Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umlegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert.</p> <p>Wir übersenden in der Anlage auch eine Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der OGE sowie eine Anweisung zum Schutz von Kabelschutz-rohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiter-kabeln der GasLINE GmbH &amp; Co. KG mit der Bitte, die dort aufgeführten Auflagen und</p>	Der Anregung wird gefolgt. Bei Umsetzung von baulichen Maßnahmen werden dann im Rahmen des Planungsprozesses die zuständigen Netzbetreiber, sowie Betreiber von Ver- und Entsorgungsleitungen, nochmals gesondert beteiligt.

Lfd. Nr.	Stellenbezeichnung	beteiligt am	Eingang der Antwort	Inhalt	Ergebnis der Prüfung
				<p>Hinweise bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang verweisen wir insbesondere auf die Abschnitte „Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich“.</p> <p>Wir bitten Sie, uns zu den jeweiligen Lärmschutzmaßnahmen, deren Umsetzungen Auswirkungen auf die Versorgungsanlagen/ Kabelschutzrohranlagen haben, die entsprechenden Ausführungspläne so frühzeitig zur Verfügung zu stellen, dass uns ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und Stellungnahme verbleibt.</p> <p>Abschließend weisen wir darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich Kabelschutzrohranlagen verlaufen, die von der Verizon Deutschland GmbH - Rebstöcker Straße 59 in 60326 Frankfurt am Main beauskunftet werden.</p>	
11	Unitymedia NRW GmbH / Vodafone NRW GmbH	22.09.2021	23.09.2021	Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12	Deutsche Bahn Services Immobilien	22.09.2021	07.10.2021	Bzgl. der geplanten Aufstellung der 3. Runde des Lärmaktionsplanes bestehen unsererseits grundsätzlich keine Bedenken. Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass sich auf Dauer die Taktung im Schienenpersonennahverkehr SPNV noch auf 4 Züge/RI/Std statt heute 3 erhöhen wird und es ganz langfristig auch zu einem Bau einer 1-2 gleisigen S Bahn kommen kann. Darüber hinaus bitten wir, uns, falls möglich, in Zukunft Dokumente zur Verfügung zu stellen, in denen man suchen kann. Das war mit Adobe Acrobat in dem vorliegenden Dokument nicht möglich um z.B. nach Schlüsselwörtern zu suchen.	

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Stellenbezeichnung</b>	<b>beteiligt am</b>	<b>Eingang der Antwort</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>
13	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	22.09.2021	28.09.2021	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr nicht berührt.  Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
14	Stadt Wuppertal	22.09.2021	08.10.2021	Die Belange der Stadt Wuppertal werden durch die oben angesprochene Lärmaktionsplanung der Stadt Haan nicht berührt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.