



Lärmaktionsplan 4
Aktualisierung zum Lärmaktionsplan 3

Inhalt

1	Allgemeine Angaben	3
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	3
1.2	Rechtlicher Hintergrund	3
1.3	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptlärmquellen	4
1.3.1	Beschreibung der Umgebung	4
1.3.2	Hauptlärmquellen.....	4
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte und Vorgaben zur Lärmsanierung.....	4
1.5	Änderungen der Berechnungsvorschriften	5
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	7
2.2	Kriterien für die Prioritätensetzung	8
2.3	Prioritätenliste	10
2.4	Veränderungen zum Lärmaktionsplan 3	12
3	Maßnahmenplanung	13
3.1	Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen.....	13
3.1.1	Weitere Informationen zu Maßnahmen.....	16
3.2	Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen im Stadtgebiet.....	18
3.2.1	Vorhandene lärmmindernd wirkende und fortzuführende Maßnahmen im Stadtgebiet:.....	18
3.2.2	Geplante Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren im Stadtgebiet:	19
3.3	Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptbahnstrecken.....	20
3.4	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	22
3.5	Schutz ruhiger Gebiete	24
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	25
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	25
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung.....	25
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	33
6	Evaluierung des Aktionsplans	34
6.1	Überprüfung der Umsetzung	34
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit.....	34
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	35
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten	35
7.2	Link zum Aktionsplan im Internet	35
8	Anlagen	35

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Remscheid
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	512000000
Vollständiger Name der Behörde:	Fachdienst Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung
Straße, Hausnummer:	Ludwigstraße 14
PLZ, Ort:	42853 Remscheid
E-Mail (<i>freiwillige Angabe</i>):	luftundlaerm@remscheid.de
Internet-Adresse (<i>freiwillige Angabe</i>):	www.remscheid.de

Der Lärmaktionsplan der Stadt Remscheid wurde mit der Ausfertigung Stufe 3 am 24. Juni 2021 durch den Rat beschlossen. Dieser enthält die grundlegende Betrachtung der Lärmsituation gemäß der EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 auf Basis der Lärmkartierung und benennt Maßnahmen und Strategien zur Vorbeugung, Vermeidung und Minderung der Lärmbelastung durch Umgebungslärm.

Der Lärmaktionsplan 3 hat in seinen umfassenden Aussagen und Bewertungen somit weiter Bestand und wird alle fünf Jahre fortgeschrieben.

Die erste Fortschreibung erfolgt mit der vorliegenden Aktualisierung Stufe 4. Die baulichen und verkehrlichen Bedingungen und Daten haben sich nicht wesentlich geändert, so dass keine vollständige Neuaufstellung des Lärmaktionsplans erforderlich ist.

In dieser Aktualisierung werden

- wesentliche Aussagen des Lärmaktionsplans 3 lediglich zitiert
- die aktualisierte Lärmkartierung Stufe 4 und die resultierenden Betroffenenzahlen dargestellt
- in den letzten fünf Jahren erfolgte Maßnahmen und Konzepte sowie
- in den nächsten fünf Jahren vorgesehene Maßnahmen und Konzepte gelistet und beschrieben

1.2 Rechtlicher Hintergrund

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

1.3 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptlärmquellen

1.3.1 Beschreibung der Umgebung

Die kreisfreie Stadt Remscheid mit 112.970 Einwohnern (Stand 31.12.2023) und einer Gebietsfläche von 74,6 km² liegt in Nordrhein-Westfalen südlich des Ruhrgebietes und ist dem Regierungsbezirk Düsseldorf zugeordnet.

Baulich und verkehrlich ist sie mit ihren Nachbargemeinden Solingen im Westen und Wuppertal im Norden verbunden. Im Süden grenzen Wermelskirchen und im Südosten Hückeswagen und Radevormwald an.

Remscheid liegt an der Autobahn A1 und ist über ein dichtes Straßennetz sowie über die Schiene zu erreichen.

Mit Wuppertal und Solingen bildet Remscheid das Bergische Städtedreieck.

Remscheid ist Teil des Mittelbergischen Landes mit einem hohen Anteil von Waldflächen im Westen sowie freien Flächen der Landwirtschaft und Grünland im Norden und Osten des Stadtgebietes. Die im Zusammenhang bebauten Gebiete konzentrieren sich auf den Höhenrücken mit nach Süden gerichteten Ausläufern.

1.3.2 Hauptlärmquellen

Hauptlärmquellen sind in Remscheid der Straßenverkehr und in geringem Maß der Schienenverkehr.

Die Erfassung von Umgebungslärm erfolgt nach der EU-Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 45 a - f des Bundesimmissionsschutzgesetzes für

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr

Die Quellenart Flugverkehr kommt aufgrund der räumlichen Distanz zu den nächstgelegenen Flughäfen in Remscheid nicht zum Tragen. Industrieanlagen (IED-Anlagen) wurden kartiert, sind jedoch hinsichtlich der Lärmbelastung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie nicht relevant.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte und Vorgaben zur Lärmsanierung

Die WHO empfiehlt einen mittleren Außenschallpegel tagsüber unter 55 dB(A) und einen über die Schlafzeit gemittelten Schallpegel im Schlafräum von unter 30 dB(A), um erhebliche Belästigungen und gesundheitsschädigende Reaktionen zu vermeiden.

Mit den im Jahr 2009 erschienen „Night Noise Guidelines for Europe“ werden Außenpegel von 40 dB(A) nachts als Zielwert empfohlen und festgestellt, dass ab 55 dB(A) deutliche gesundheitliche Schädigungen auftreten.¹

Die Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr überschreitet in vielen Gebieten diese Werte. Die heutige Situation begründet sich vor allem in der Zunahme des Straßenverkehrs in den letzten

¹ Night Noise Guidelines for Europe, WHO Regional Office for Europe, Bonn, 2009, http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

Jahrzehnten, dessen Auswirkungen rechtlich nicht geregelt und begrenzt sind. Hier gilt die Einschätzung, inwieweit die Belastungen unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich und zumutbar hingenommen werden müssen.

Die bestehende nationale Gesetzgebung zu Maßnahmen an der Quelle bezieht sich lediglich auf den Neubau oder die wesentliche Änderung einer Straße oder eines Schienenweges über die „16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Für den Lärmschutz an Bestandsstraßen gelten die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an den Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes von 1997“ (VlärmschR 97), die sich nur auf Autobahnen und Bundesstraßen beziehen.

Die Lärmsanierung an der Schiene erfolgt über das freiwillige Lärmsanierungsprogramm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ aus dem Jahr 1999, das jährlich aktualisiert und fortgeschrieben wird, zuletzt mit einer Absenkung der Auslösewerte zum 1. Juli 2022².

Begrenzende direkte Eingriffe in den Straßenverkehr sind über die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ aus dem Jahr 2007 (Lärmschutz-Richtlinien-StV) möglich.

Aus der 16. BImSchV und der Rechtsprechung kann entnommen werden, dass eine Gesundheitsgefahr bei Überschreitung von Außenschallpegeln von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts angenommen werden kann. Diese Werte werden auch durch den Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW zur Lärmaktionsplanung vom 7.2.2008³ als Auslösewerte für Handlungsbedarf genannt.

Weitere Rechtsvorschriften beziehen sich auf die Bauleitplanung oder Bauausführung zum Schutz vor Verkehrslärm (DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau, VDI 4106 - Schallschutz im Hochbau).

1.5 Änderungen der Berechnungsvorschriften

Bisher wurde die Lärmbelastung gemäß den „Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)“ berechnet und dargestellt. Endgültige Berechnungsvorschriften zur EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG wurden in den letzten Jahren unter den Mitgliedsstaaten entwickelt und am 28. Dezember 2018 im Bundesanzeiger AT 28.12.2018 B7 veröffentlicht. Weitere Änderungen erfolgten, zuletzt mit Veröffentlichung im Bundesanzeiger vom 2.12.2021 (BANz AT 02.12.2021 B6)⁴.

² <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

³ Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW zur Lärmaktionsplanung, - V-5-8820.4.1, vom 7.2.2008

⁴ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Scheinewege, Industrie und Gewerbe) (BUB), veröffentlicht im Bundesanzeiger AT 28.12.2018 B7

Neue Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)

- Geänderte Parameter bei der Schallausbreitungsberechnung.
 - höhere Pegel (bis zu 5dB(A)) in den unteren Pegelklassen.
- Höherer Emissionsansatz bei den schweren LKW's
 - Höhere Pegel (1 bis 2 dB(A)) in den oberen Pegelklassen bei hohem Anteil an schweren LKW's.
- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen.
- Neue Belagskorrekturen für Straßenbeläge.
- Keine Mehrfachreflexion bei dichter Straßenrandbebauung.
 - Niedrigere Pegel in den oberen Pegelklassen je nach Dichte der Straßenrandbebauung
- Neue Interpretation der Einteilung der Pegelklassen

Runde 3: >55 dB(A) <=60 dB(A) ⇔ Runde 4: ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)

Berücksichtigung der Rundung der Pegelwerte auf ganze Zahlen:

Beispiel: Pegelklasse 55 bis 60 dB(A)

Runde 3: Pegelwerte >55,00 dB(A) bis <=60,00 dB(A)

Runde 4: Pegelwerte >54,49999 dB(A) bis <=59,49999 dB(A)

- Verschiebung der Grenzlinie der Pegelklassen um 0,5 dB(A) nach unten.

Geänderte Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB):

- Der lautesten Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes werden die betroffenen Einwohner zugeordnet. Vorher: gleichmäßige Verteilung auf alle Fassaden.
 - Erhöhung der Betroffenenzahlen um bis zu 100 % in den unteren Pegelklassen und bis zu 500 % in der oberen Pegelklasse.

Auswirkungen:

- Die Pegelklassen verschieben sich, so dass die höheren Schallpegelbereiche teilweise deutlich größer ausfallen.
- Die Betroffenenzahlen der Runde 4 erhöhen sich gegenüber der Runde 3.
- Ein Vergleich der Betroffenenzahlen zwischen Runde 3 und Runde 4 ist nicht möglich.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{den} durch Lärm von **Hauptverkehrsstraßen** ausgesetzt sind:

4862

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{night} durch Lärm von **Hauptverkehrsstraßen** ausgesetzt sind:

5360

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{den} durch Lärm von **Haupt-eisenbahnstrecken** ausgesetzt sind:

440

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{night} durch Lärm von **Haupteisenbahnstrecken** ausgesetzt sind:

150

Betroffene ischämischer Herzkrankheiten (IHD)

7,6

Betroffene starker Belästigungen (HA)

3568

Betroffene starker Schlafstörungen (HSD)

1434

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen können im Geoportal der Stadt Remscheid eingesehen werden:

[24-Stunden-Wert \$L_{den}\$](#)

[Nacht-Wert \$L_{night}\$](#)

In Remscheid besteht ein Netz an Hauptverkehrsstraßen und innerstädtischen Straßen sowie eine Schienenstrecke des Eisenbahnverkehrs mit Lärmbelastungen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu behandeln sind. Dabei liegt die Zuständigkeit gemäß § 47 e des Bundesimmissionsschutzgesetzes für den Straßenverkehr in Ballungsräumen bei der Kommune, für den Schienenverkehr beim Eisenbahnbundesamt..

Die betroffenen und kartierten Straßen und Schienenwege sind in der Karte 1 im Anhang dargestellt.

Dieses Hauptstraßennetz konzentriert den überörtlichen und örtlichen Verkehr und verteilt ihn in die angrenzenden Bereiche. Es bestehen keine Ausweich- oder Verlagerungsmöglichkeiten, da die Topografie, die enge Bebauung und historisch bedingt sehr geringe Straßenquerschnitte dies nicht zulassen. Remscheid ist eine „Großstadt auf dem Berge“, das bedeutet, die Bebauungsstruktur zieht sich von der Innenstadt auf der höchsten Erhebung in Stadtteile auf den Flanken, die nur über eine Stichstraße in der Regel als Sackgasse für den gesamten Stadtteil erreichbar sind. Direkt abseits des Hauptstraßennetzes bestehen Wohngebiete und Mischgebiete, dessen Straßen überwiegend über Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßenregelungen und verkehrsberuhigte Bereiche lärmindernd geregelt sind. Aufgrund der ebenfalls historisch bedingten gemischten Nutzung be-

steht teilweise auch im Nebenstraßennetz durch Zulieferer Schwerlastverkehr, wenn auch im geringeren Maß. Stadtplanerisch wird seit Längerem durch Festsetzungen in Bebauungsplänen die Verlagerung von industrieller Nutzung in einigen Gewerbegebieten außerhalb der Wohnbebauung konzentriert, um Wohnnutzungen vor Immissionen zu schützen.

Aufgrund der Topografie und räumlichen Enge sind die Bedingungen auch für den Radverkehr und den Fußverkehr deutlich erschwert. Die motorisierten Kraftfahrzeuge werden zunächst ein wesentliches Verkehrsmittel bleiben, um aus den kleinen Ortschaften und den vielen kleinen Tälern in die Stadtzentren auf den Höhen zu gelangen.

Die Betrachtung und Bewertung der Lärmbelastung im Hauptstraßennetz ist für Remscheid durch die besondere Struktur zunächst ausreichend, um die Problematik der Gesundheitsgefährdung und Belästigung durch Lärm darzustellen. Es zeigt sich bereits für das Hauptstraßennetz, dass über die in diesem Plan dargestellten Maßnahmen hinaus als durchgreifende, wirksame Maßnahme nur eine grundsätzliche Verringerung des Verkehrsaufkommens vor allem über eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger in Frage kommt, die auch alle weiteren Straßen in Remscheid entsprechend positiv betreffen würde.

Eine Umstellung des motorisierten Individualverkehrs auf rein elektrische Antriebe wird keine deutliche Lärminderung erbringen, wenn nicht gleichzeitig die Fahrgeschwindigkeit auf 20-30 km/h abgesenkt wird, um das Überwiegen der Rollgeräusche bei darüberliegenden Geschwindigkeiten auszuschließen. Allerdings schreibt die EU-Richtlinie 540/2014 für Elektroautos ab Juli 2021 vor, ein Geräusch von 57 - 75 dB(A) bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h zu erzeugen, um die Sicherheit für seh- und höreingeschränkte Personen im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Die Lärmkartierung Runde 4 des Eisenbahnbundesamtes für das gesamte Bundesgebiet und die Daten für die einzelnen Kommunen können unter folgendem Link abgerufen werden:

<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>

Im gesundheitsgefährdenden Bereich von Schallpegeln über 70 dB(A) L_{den} (24h-Wert) und über 60 dB(A) L_{night} sind keine Personen betroffen.

Die Quellenart Flugverkehr kommt aufgrund der räumlichen Distanz zu den nächstgelegenen Flughäfen in Remscheid nicht zum Tragen. Industrieanlagen (IED-Anlagen) wurden kartiert, sind jedoch hinsichtlich der Lärmbelastung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie nicht relevant. In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

2.2 Kriterien für die Prioritätensetzung

Wie unter Kapitel 1.4 beschrieben kann eine Gesundheitsgefahr bei Überschreitung von Außenschallpegeln von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts angenommen werden. Diese Werte werden als Kriterium für die Priorisierung herangezogen. Die Straßenabschnitte wurden soweit wie möglich nach dem möglichst ungestörten Verkehrsfluss ohne wesentliche Zu- und Abgänge gewählt. Verschiedene Straßenbezeichnungen wurden in manchen Bereichen unter einer Benennung zusammengefasst, wenn sie im verkehrlichen Zusammenhang stehen.

Die Betroffenenzahlen wurden in eigener Auswertung zu jedem Straßenabschnitt zugeordnet. Es kommt daher zu Überschneidungen und Doppelzählung. Die Auswertung erfolgte zudem aus den Flächenpegeln der Lärmkartierung, die u.a. die Mehrfachreflexion enthalten und so die Belastung

höher ausweisen. Die Gesamtsumme der Betroffenen entspricht somit nicht der Gesamtzahl der Betroffenen aus dem Bericht zur Lärmkartierung. Sie dient einer vereinfachten Darstellung und der Orientierung.

Für alle kartierten Straßen werden die ermittelten Lärmbelastungen für drei verschiedene Lärmpegelbereiche dargestellt:

- alle von einer Lärmquelle (Straßenabschnitt) betroffenen Gebäude mit einer Lärmbelastung über 50 dB(A) für L_{den}
- alle von einer Lärmquelle (Straßenabschnitt) betroffenen Gebäude mit einer Lärmbelastung über 24 Stunden und über 70 dB(A), entsprechend der Auslöseschwelle für L_{den}
- alle von einer Lärmquelle (Straßenabschnitt) betroffenen Gebäude mit einer Lärmbelastung nachts (22 – 6 Uhr) und über 60 dB(A), entsprechend der Auslöseschwelle für L_{night}

Als weitere Kriterien wurden berücksichtigt:

- nur Wohngebäude, keine gewerblichen Gebäude
- keine Gebäude in ausgewiesenen Bereichen gewerblicher Nutzung entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan der Stadt Remscheid und Runderlass zur Lärmaktionsplanung⁵
- auch Gebäude in Seitenstraßen, wenn sie von Lärm der betrachteten Lärmquelle betroffen sind.

Die Lärmbelastung nachts erhält aufgrund der größten gesundheitlichen Gefährdung die höchste Gewichtung:

1. Priorität: mehr als 40 % der von relevantem Lärm über 50 dB(A) betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner sind Lärmbelastungen für L_{night} und L_{den} oder nur L_{night} über der Auslöseschwelle betroffen.
2. Priorität: mehr als 20 % der von relevantem Lärm über 50 dB(A) betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner sind Lärmbelastungen für L_{night} und L_{den} oder nur L_{night} über der Auslöseschwelle betroffen.
3. Priorität: alle übrigen Straßenabschnitte unter der 20 %-Grenze.

Die Prioritätenliste dient einer ersten Orientierung zur Zahl der Betroffenen und Höhe der Lärmbelastung vor allem für die Nachtzeit, weil hier die schwersten gesundheitlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Die Auswahl und Umsetzung von Maßnahmen hängt von der Koordination mit anderen Vorhaben der Stadt- und Verkehrsentwicklung und der Finanzierbarkeit ab. Eine Reihe dieser Vorhaben, Konzepte und Planungen werden im Kapitel 3.4 genannt.

⁵ Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW zur Lärmaktionsplanung, - V-5-8820.4.1, vom 7.2.2008

2.3 Prioritätenliste

Ifd. Nr.	Straßenabschnitte Lärmkartierung 4	von bis	betrof-	betrof-	%	betrof-	%
			fene EW gesamt	fene EW L _{den}		fene EW L _{night}	
			≥ 50 dB(A)	≥ 70 dBA)		≥ 60 dB(A)	
1	Lenneper Straße 1	Johann-Vaillant-Platz bis Intzes- straße	562	529	94	516	92
2	Elberfelder Straße 1	Hochstraße über Wansbeck- straße bis Nordstraße	483	443	92	425	88
3	Lüttringhauser Straße 2	BAB 1 AS Blume bis Ringstraße	14	9	64	12	86
4	Freiheitstraße 3	Willy-Brandt-Platz bis Weststraße	1170	1001	86	993	85
5	Hastener Straße 1	Stadtgrenze bis Ronsdorfer Straße	788	641	81	657	83
6	Bismarckstraße	Presover Platz bis Johann- Vaillant-Platz	688	549	80	556	81
7	Vieringhausen	Freiheitstraße bis Solinger Straße	877	718	82	700	80
8	Lenneper Straße 4	Neuenkamper Straße bis BAB 1 AS Remscheid	156	92	59	123	79
9	Lenneper Straße 2	Intzestraße bis Neuenkamper Straße	658	489	74	517	79
10	Burger Straße 2	Johann-Vaillant-Platz bis Blied- inghauser Straße	778	608	78	611	79
11	Neuenhöhe	Bornefelder Straße bis Stadt- grenze	134	91	68	105	78
12	Kreuzbergstraße	August-Erbschloe-Straße bis Kreuzung Eisenstein	463	350	76	361	78
13	Freiheitstraße 2	Blumenstraße bis Südstraße	687	595	87	530	77
14	Lüttringhauser Straße 3	BAB 1 AS Blume bis Barmer Straße	600	376	63	455	76
15	Barmer Straße 1	Lindenallee bis Beyenburger Straße	223	169	76	169	76
16	Kölner Straße 1	Alte Kölner Straße bis Wupper- straße	502	387	77	379	75
17	Borner Straße	Ringstraße bis Kreuzung Engels- burg	240	134	56	180	75
18	Freiheitstraße 1	Schüttendelle bis Südstraße	688	455	66	511	74
19	Eberhardstraße	Ronsdorfer Straße bis Nord- straße	618	433	70	456	74
20	Güldenwerth	Solinger Straße bis Reinshage- ner Straße 25	462	258	56	295	64
21	Burger Straße 1	Bliedinghauser Straße bis Klini- kum	691	372	54	441	64
22	Solinger Straße	Vieringhausen bis Stadtgrenze	302	180	60	192	64
23	Hochstraße	Schüttendelle bis Elberfelder Straße	669	386	58	406	61
24	Barmer Straße 2	Beyenburger Straße bis Groß- hülsberg	403	233	58	241	60

lfd. Nr.	Straßenabschnitte Lärmkartierung 4	von bis	betroffene EW gesamt	betroffene EW L _{den}	%	betroffene EW L _{night}	%
			≥ 50 dB(A)	≥ 70 dBA)		≥ 60 dB(A)	
25	Bliedinghauser Straße	Burger Straße bis Stadtgrenze	551	233	42	327	59
26	Nordstraße 1	Willy-Brandt-Platz bis Wansbeckstraße	324	285	88	192	59
27	Elberfelder Straße 2	Hochstraße bis Nordstraße	505	298	59	296	59
28	Ringstraße 4	Kölner Straße bis Rader Straße	553	249	45	300	54
29	Bornefelder Straße 1	Bergisch Born bis Am Eichholz	102	41	40	53	52
30	Bergisch Born	Kreuzung Engelsburg bis Bornefelder Straße	464	221	48	228	49
31	Kölner Straße 2	Ringstraße bis Alte Kölner Straße	416	72	17	197	47
32	Neuenkamper Straße	Willy-Brandt-Platz bis Lennep Straße	594	215	36	272	46
33	Lüttringhauser Straße 1	Poststraße bis Ringstraße	552	162	29	246	45
34	Poststraße	Kölner Straße bis Mollplatz	383	67	17	167	44
35	Haddenbacher Straße 1	Kipperstraße bis Singerberger Hammer	311	62	20	134	43
36	Königstraße	Schüttendelle bis Hastener Straße	1508	451	30	620	41
37	Ringstraße 3	Rader Straße bis Hackenberger Straße	705	241	34	281	40
38	Haddenbacher Straße 2	Kipperstraße bis Neuenkamper Straße	69	26	38	26	38
40	Lennep Straße 3	BAB 1 AS Remscheid bis Borne Straße	73	15	21	20	27
41	A1 1	A1 nördlich BAB 1 AS Lennep	1252	345	28	279	22
39	Bornefelder Straße 2	Am Eichholz bis Stadtgrenze	134	24	18	37	28
42	A1 3	BAB 1 AS Remscheid bis Stadtgrenze	3948	212	5	623	16
43	Rader Straße	Ringstraße bis Stadtgrenze	408	51	13	51	13
44	A1 2	BAB 1 südlich AS Lennep	1119	13	1	31	3
45	Ringstraße 2	Hackenberger Straße bis Schwelmer Straße	121	117	97	0	0
46	Barmer Straße 3	Großhülsberg bis Stadtgrenze	19	0	0	0	0
47	Ringstraße 1	Schelmer Straße bis Kreuzung Lüttringhauser Straße	219	0	0	0	0



1. Priorität



2. Priorität



3. Priorität

2.4 Veränderungen zum Lärmaktionsplan 3

Für den Lärmaktionsplan 4 wurden die Straßenabschnitte des Hauptstraßennetzes teilweise in kleinere Abschnitte aufgeteilt, so dass nun 47 Abschnitte zu vorher 33 abgebildet werden. Dies begründet sich beispielsweise in einer besseren Differenzierung baulicher und verkehrlicher Einheiten wie im Bereich der Barmer Straße, die nun in drei Abschnitten dargestellt wird.

Durch die Konzentration aller Einwohner zur lautesten Fassade und die geänderte Rundungsregel sowie weiterer Änderungen (s. Kap. 1.5) erhöhen sich die Betroffenzahlen deutlich, ohne dass sich die Situation selbst verändert hat.

Es ergeben sich teilweise größere Bereiche für den unteren Schallpegelbereich, aber auch für den höchsten Bereich von über 75 dB(A) für den 24h-Wert L_{den} .

Die Prioritätenlisten unterscheiden sich dadurch teilweise deutlich und es fallen nach der Priorisierungssystematik wesentlich mehr Abschnitte in die erste Priorität.

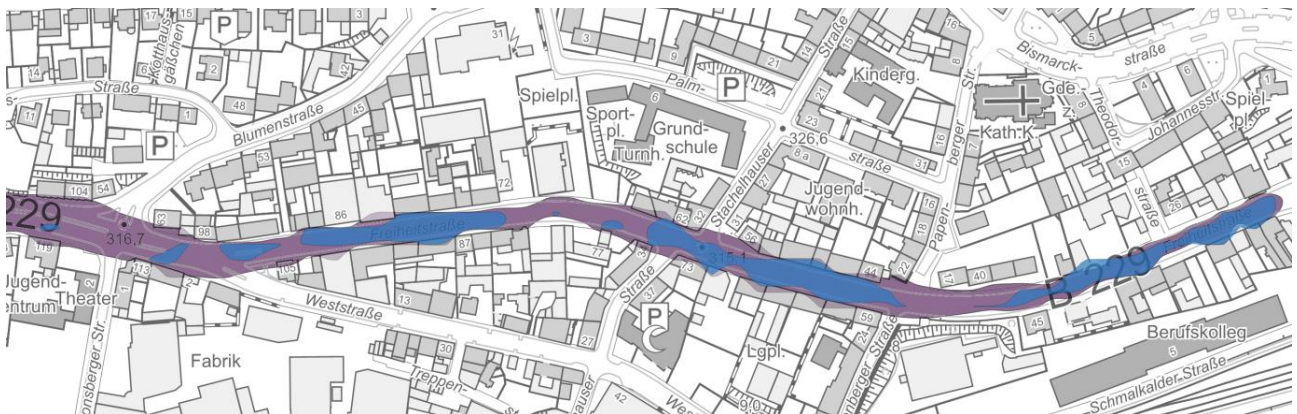
Beispiel Freiheitstraße 3 (Willy-Brandt-Platz bis Weststraße):

Lärmbelastung > 75 dB(A) L_{den}

Lärmkartierung 3



Lärmkartierung 4



Beispiel Freiheitstraße gesamt:

Lärmbelastung > 50 dB(A) L_{night}

1994 betroffene Einwohner Lärmkartierung 3

2545 betroffene Einwohner Lärmkartierung 4

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen

lfd. Nr.	Straßenabschnitte Lärmkartierung 4	vorhandene lärmmin-dernde Maßnahmen	lärmmin-dernde Maßnah-men in den nächsten 5 Jahren	lärmmin-dernde Maßnah-men spätere Jahre
1	Lenneper Straße 1 Johann-Vaillant-Platz bis Intze- straße	teilweise GRed auf 30 km/h nachts, LSA-Tak- tung, LSFPr		SAN LOA
2	Elberfelder Straße 1 Hochstraße über Wansbeck- straße bis Nordstraße	LSA-Taktung, teilweise SAN, LSFPr		
3	Lüttringhauser Straße 2 BAB 1 AS Blume bis Ring- straße	LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts, LSA-Vernetzung	SAN LOA langfristig
4	Freiheitstraße 3 Willy-Brandt-Platz bis West- straße	LSFPr, LSA-Vernetzung, GRed nachts	SAN LOA, Konzept Ver- kehrsberuhigung und Umbau Straßenraum	
5	Hastener Straße 1 Stadtgrenze bis Ronsdorfer Straße	SAN, LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts	SAN LOA langfristig
6	Bismarckstraße Presover Platz bis Johann- Vaillant-Platz	teilweise SAN, LSA-Tak- tung, LSFPr	SAN	SAN LOA
7	Vieringhausen Freiheitstraße bis Solinger Straße	teilweise SAN, alte Schienen entfernt, LSFPr	teilweise SAN, alte Schienen entfernt	SAN LOA langfristig
8	Lenneper Straße 4 Neuenkamper Straße bis BAB 1 AS Remscheid	LSA-Taktung, SAN, LSFPr		
9	Lenneper Straße 2 Intzestraße bis Neuenkamper Straße	teilweise SAN, LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts	SAN LOA
10	Burger Straße 2 Johann-Vaillant-Platz bis Blie- dinghauser Straße	LSA-Taktung, LSFPr	SAN, GRed auf 30 km/h nachts	SAN LOA langfristig
11	Neuenhöhe Bornefelder Straße bis Stadt- grenze	LSFPr	SAN	SAN LOA langfristig
12	Kreuzbergstraße August-Erschloe-Straße bis Kreuzung Eisenstein	teilweise GRed auf 30 km/h tags, SAN , LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts, Kreisverkehr Kreuzung Eisenstein	SAN LOA langfristig
13	Freiheitstraße 2 Blumenstraße bis Südstraße	LSFPr, LSA-Vernetzung, GRed nachts	SAN LOA, Konzept Ver- kehrsberuhigung und Umbau Straßenraum	
14	Lüttringhauser Straße 3 BAB 1 AS Blume bis Barmer Straße	LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts, LSA-Vernetzung, Lindenallee auch: SAN, Kreisverkehr Kreuzung Eisenstein	SAN LOA langfristig
15	Barmer Straße 1 Lindenallee bis Beyenburger Straße	LSFPr	LSA-Vernetzung, GRed auf 30 km/h nachts, Kreisverkehr Kreuzung Eisenstein	SAN LOA langfristig

lfd. Nr.	Straßenabschnitte Lärmkartierung 4	vorhandene lärmmin-dernde Maßnahmen	lärmindernde Maßnah-men in den nächsten 5 Jahren	lärmindernde Maßnah-men spätere Jahre
16	Kölner Straße 1 Alte Kölner Straße bis Wup- perstraße	überwiegend GRed auf 30 km/h 24h, SAN, LSFPr	Prüfung Verkehrsumlen- kung LKW über Robert- Schumacher-Straße, Pla- nungsvarianten Ver- kehrsberuhigung und Umbau Teilstrecke	SAN LOA langfristig
17	Borner Straße Ringstraße bis Kreuzung Engelsburg	LSA-Vernetzung und LSA-Taktung, teilweise SAN, LSFPr, GRed 50/70 km/h teilweise	teilweise SAN bis Höhen- weg, GRed auf 50 km/h	SAN LOA langfristig (ab OD Straßen NRW)
18	Freiheitstraße 1 Schüttendelle bis Südstraße	LSFPr, LSA-Vernetzung, GRed nachts	SAN LOA, Konzept Ver- kehrsberuhigung und Umbau Straßenraum	
19	Eberhardstraße Ronsdorfer Straße bis Nord- straße	LSA-Taktung, SAN, LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts	SAN LOA langfristig
20	Güldenwerth Solinger Straße bis Reinsha- gener Straße 25	teilweise GRed auf 30 km/h tags, teilweise SAN, LSFPr	teilweise SAN, GRed auf 30 km/h nachts	SAN LOA langfristig
21	Burger Straße 1 Bliedinghauser Straße bis Kli- nikum	teilweise GRed auf 30 km/h tags + 24 h, LSFPr		SAN
22	Solinger Straße Vieringhausen bis Stadt- grenze	teilweise GRed auf 30 km/h 24h, LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts, SAN/SAN LOA (ab OD durch Straßen NRW), Abschluss Depo- nie	
23	Hochstraße Schüttendelle bis Elberfelder Straße	teilweise GRed auf 30 km/h 24h, LSA-Taktung, LSFPr		
24	Barmer Straße 2 Beyenburger Straße bis Großhülsberg	LSFPr	LSA-Vernetzung, GRed auf 30 km/h nachts, Kreisverkehr Kreuzung Eisernstein	SAN LOA langfristig
25	Bliedinghauser Straße Burger Straße bis Stadt- grenze	teilweise SAN, LSFPr	restliche SAN	SAN LOA langfristig
26	Nordstraße 1 Willy-Brandt-Platz bis Wans- beckstraße	LSA-Taktung, SAN, LSFPr		
27	Elberfelder Straße 2 Hochstraße bis Nordstraße	LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts	
28	Ringstraße 4 Kölner Straße bis Rader Straße	LSA-Taktung, LSFPr, SAN LOA, Lärmschutz- wand	LSA-Vernetzung, Lärm- schutzwand	
29	Bornefelder Straße 1 Bergisch Born bis Am Eich- holz	SAN, teilw. GRed auf 30 km/h tags, LSA-Taktung, LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts	SAN LOA langfristig
30	Bergisch Born Bergisch Born bis Am Eich- holz	teilweise GRed tags, teil- weise SAN LOA		Prüfung B51n

lfd. Nr.	Straßenabschnitte Lärmkartierung 4	vorhandene lärmmin-dernde Maßnahmen	lärmmin-dernde Maßnah-men in den nächsten 5 Jahren	lärmmin-dernde Maßnah-men spätere Jahre
31	Kölner Straße 2 Ringstraße bis Alte Kölner Straße	überwiegend GRed auf 30 km/h 24h, SAN, LSFPr	Prüfung Verkehrsumlenkung LKW über Robert-Schumacher-Straße, Planungsvarianten Verkehrsberuhigung und Umbau Teilstrecke	SAN LOA langfristig
32	Neuenkamper Straße Willy-Brandt-Platz bis Lenneper Straße	LSA-Taktung, SAN, LSFPr		SAN LOA langfristig
33	Lüttringhauser Straße 1 Poststraße bis Ringstraße	teilweise GRed auf 30 km/h tags, LSFPr	SAN	
34	Poststraße Kölner Straße bis Mollplatz	LSFPr	SAN	
35	Haddenbacher Straße 1 Kipperstraße bis Singerberger Hammer	teilweise GRed auf 30 km/h 24h, SAN, LSFPr		
36	Königstraße Schüttendelle bis Hastener Straße	Kreisverkehr Hüttenstraße, teilweise SAN, teilweise Gred, LSFPr	restliche SAN	
37	Ringstraße 3 Rader Straße bis Hackenberger Straße	teilweise SAN LOA		
38	Haddenbacher Straße 2 Kipperstraße bis Neuenkamper Straße	LSFPr		
40	Lenneper Straße 3 BAB 1 AS Remscheid bis Borne Straße	LSFPr		
41	A1 1 BAB 1 nördlich AS Lennep	Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster, Entschädigung		
39	Bornefelder Straße 2 Am Eichholz bis Stadtgrenze	SAN, teilw. GRed auf 30 km/h tags, LSA-Taktung, teilw. Lärmschutzwand, -wall, -fenster, LSFPr	GRed auf 30 km/h nachts	SAN LOA langfristig
42	A1 3 BAB 1 AS Remscheid bis Stadtgrenze	Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster, Entschädigung		
43	Rader Straße Ringstraße bis Stadtgrenze	teilweise SAN (ab OD durch Straßen NRW), LSFPr	teilweise SAN	

SAN LOA - Sanierung Fahrbahnoberfläche mit lärmmin-derndem Asphalt

SAN - Sanierung Fahrbahnoberfläche

LSA - Koordination Lichtsignalanlagen

GRed – Geschwindigkeitsreduzierung unter Vorbehalt der straßenverkehrsrechtlichen und –technischen Prüfung vor Beschluss des Lärmaktionsplans

LSFPr – LärmschutzfensterProgramm

BLS - Belastungsschwerpunkt

fett: seit Lärmaktionsplan 3 umgesetzt/aktuell in Umsetzung

3.1.1 Weitere Informationen zu Maßnahmen

Lärmmindernder Asphalt

Das Angebot lärmmindernd wirkender Asphalte vergrößert sich stetig. Ihre Einsetzbarkeit und Haltbarkeit ist durch ihre sehr unterschiedliche Zusammensetzung und Struktur begrenzt. Die Lärminderung wird zudem bei verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten erreicht.

In Remscheid bestehen aus topografischen Gründen zusätzliche Anforderungen an das Material und den Einbau insbesondere auf den mit Schwerlastverkehr besonders belasteten Hauptstraßen. Insgesamt bestehen im Stadtgebiet kaum ebene Strecken ohne deutliche Höhenunterschiede. Das Material der Fahrbahnen wird zusätzlich zur Schwerkraft und Temperaturbelastung durch Anfah- und Bremsvorgänge auf den Steigungen und Gefällstrecken gezogen und verwirft sich. Die Haltbarkeit der meisten lärmmindernden Asphalte verringert sich dadurch vor allem in Kreuzungsbereichen auf sehr kurze Zeit.

Dennoch wird lärmmindernder Asphalt - SMA 8 LA - eingesetzt, nach Möglichkeit jedoch an Kreuzungsbereichen wie in Bergisch Born zur Bornefelder Straße ausgespart. Dies ist vertretbar, denn die Minderung aus der Fahrbahnoberfläche wird in erster Linie im fließenden Verkehr wirksam, an den Kreuzungen dominieren in der Wahrnehmung und Lärmbelastung hingegen die Anfah- und Bremsvorgänge.

Geschwindigkeitsreduzierung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine kurzfristig umsetzbare, verhältnismäßig kostengünstige und effektiv lärmmindernd wirksame Maßnahme.

Nach § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung kann diese Maßnahme „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ eingesetzt werden. Die Rechtsprechung zur Lärmaktionsplanung verweist analog zur Luftreinhalteplanung auch auf den § 40 des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

Zur Beurteilung der Maßnahme werden die Vorgaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV⁶ herangezogen.

Unstrittig sind 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als absolute Gefahrenschwelle, deren Überschreitung dem Schutzgut „Wohnbevölkerung“ ein entsprechendes Gewicht verleiht.

Kriterien für die Vorprüfung waren:

- die vorhandenen und geplanten Maßnahmen ergeben keine sicher ausreichende Lärminderung
- bautechnische Maßnahmen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV sind derzeit finanziell nicht tragbar, ausgeschöpft oder können erst in einiger Zeit ausgeführt werden (Sanierungsplan zur Fahrbahnsanierung der Technischen Betriebe Remscheid ist eingearbeitet)

⁶ Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23.11.2007 (S32/7332.9/1/781915), VkB I Heft 24-2007, Nr 207, Bonn

- größere Baumaßnahmen und Planungen mit lärmtechnischen Auswirkungen wurden berücksichtigt (z.B. DOC, Ausbau Knotenpunkte)
- kein Verdrängungsverkehr, Beeinträchtigung des Verkehrsflusses oder der Verkehrssicherheit

Nach Abgleich mit den vorhandenen Nutzungen (Wohnen, Mischgebiet, Dorfgebiet etc.) und den entsprechenden Schallpegelrichtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV ergaben sich Belastungsschwerpunkte, die insbesondere nachts Überschreitungen aufweisen.

Für diese Streckenabschnitte werden Geschwindigkeitsreduzierungen vorgeschlagen, die von der Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich der Anordnung detailliert zu prüfen sind.

Wird eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet, ist die Überwachung dringend empfohlen, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten.

Geschwindigkeitsreduzierungen für die Nachtzeit auf 30 km/h wurden für den Abschnitt Lennepers Straße zwischen Johann-Vaillant-Platz und die Freiheitstraße eingeführt. Für die weiteren empfohlenen Streckenabschnitte stehen die Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde noch aus.

Lärmschutzfensterprogramm

Die Verringerung der Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr an Hauptverkehrsstraßen kann mit den genannten und vorgesehenen Maßnahmen nicht in allen Bereichen die Auslöseschwellen von 70 dB(A) ganztags (L_{den}) und 60 dB(A) nachts (L_{night}) erreichen.

Für den Gesundheitsschutz der von Straßenlärm über der Auslöseschwelle Betroffenen im Rahmen dieses Aktionsplans wird daher eine weitere passive Maßnahme in Form eines städtischen Förderprogramms zum Einbau von Lärmschutzfenstern zur Verfügung gestellt.

Der Einbau von Lärmschutzfenstern – je nach Anforderung zusätzlich mit lärmgedämmten Lüftungen – gewährleistet die Einhaltung von nicht gesundheitsschädigenden Lärmpegeln in schutzbedürftigen Innenräumen bei geschlossenen Fenstern. Diese können nach § 2 der Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV⁷ – für die der Lärmquelle zugewandten Fassade definiert werden.

Die Auslöseschwellen von 70 dB(A) ganztags (L_{den}) und 60 dB(A) nachts (L_{night}) gelten für Schallpegel (Fassadenpegel), die gemäß der Lärmkartierung an der Außenfassade eines Gebäudes der Priorität 1 und 2 vorliegen.

Die Verbesserung der Schalldämmmaße der Gebäudeaußenteile wie den Fenstern bewirkt die Verringerung der Pegel in den Innenräumen. Unter Berücksichtigung der medizinischen Kenntnisse, dass Schalldruckpegel ab 40 dB(A) zu gesundheitsschädigenden Aufwachreaktionen führen, müssen durch die baulichen Maßnahmen niedrigere Werte erreicht werden. Das erforderliche Schalldämmmaß richtet sich nach § 3 der 24. BImSchV.

⁷ Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV vom 4. Februar 1997, http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_24/index.html

3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen im Stadtgebiet

3.2.1 Vorhandene lärmindernd wirkende und fortzuführende Maßnahmen im Stadtgebiet:

- Parkraummanagement
- Bündelung von Verkehren auf Hauptstrecken
- Getaktete Steuerung benachbarter Lichtsignalanlagen mit tageszeitabhängig angepassten Programmen im gesamten Straßennetz
- verkehrsberuhigte Wohngebiete z.B. mit Tempo-30-Zonen im direkten Anschluss an das Hauptstraßennetz
- Lärmschutzwände und -wälle im Zusammenhang mit verschiedenen Bebauungsplänen
- Kreisverkehr Königstraße
- jährliche und monatliche Koordination der Straßenaufbrüche mit allen Maßnahmenverantwortlichen, um Verschlechterungen der Straßenoberflächen zu vermeiden.
- Straßenraumgestaltung durch Rückbau von Fahrstreifen, Einsatz von Straßenbäumen und Grün
- **Nachhaltiges Verkehrskonzept für die Innenstadt Remscheid wurde am 27.6.2024 durch den Rat beschlossen**
- **Ermittlung des aktuellen Modal-Split ist in 2021 erfolgt**
- kontinuierliche Bewerbung des ÖPNV mit Aktionen und Angeboten
- **Stärkung des ÖPNV zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Bus und Bahn: mindestens Erhalt des vorhandenen Angebotes und attraktive Bewerbung - Aufstellung eines umfangreichen Nahverkehrsplans läuft**
- kontinuierliche Sanierung der Fahrbahnoberflächen und Angleichung von Einbauten in der Fahrbahndecke wie Schachtabdeckungen
- Beschwerden zu Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr wird regelmäßig nachgegangen. Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen werden vorgenommen wie Geschwindigkeitsüberprüfungen und -überwachungen, Verkehrslenkungen, Berliner Kissen, Gestaltung des Straßenraumes u.a.
- Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie
- Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept
- Umsetzung der Kennzeichnung von Radfahrstreifen fortlaufend
- **Freigabe von Einbahnstraßen im Gegenverkehr für den Radverkehr fortlaufend**
- **Freigabe der Fußgängerzone Alleestraße für den Radverkehr**
- **Ausstattung des öffentlichen Raums mit Radabstellanlagen, an den Bahnhöfen Radboxen fortlaufend**

- Fußwegechecks Lennep und Alt-Remscheid, **Fußwegechecks Lüttringhausen und Zentralpunkt**
- Motivationsprogramme für Fußverkehr (z.B. Kindermeilenkampagne)
- Schulisches Mobilitätsmanagement an Grundschulen
- BergischSmart - digitale Modellregion NRW zur Entwicklung digitaler Technologien in der Verkehrsführung und ÖPNV
- Ladestationskonzept für e-Fahrzeuge im Stadtgebiet, **Ausstattung des öffentlichen Raumes durch den städtischen Energieversorger, die ewr Remscheid GmbH, im ersten Schritt mit 40 Stationen ist erfolgt**
- Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ mit Zugang zu Informationen, Förderungen und Unterstützung alternativer Mobilitätsformen
- Informationen und Aktionen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement
- **Projekt „Be-sitzbare Stadt“ zur attraktiven fußläufigen Anbindung der südlichen Stadtteile an die Innenstadt**
- **Mitgliedschaft in der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“**

In fetter Schrift gekennzeichnet: umgesetzt seit Lärmaktionsplan 3 bzw. in Umsetzung

3.2.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren im Stadtgebiet:

Sanierung der Fahrbahnoberflächen der Belastungsschwerpunkte der 1. und 2. Priorität: Verwendung von lärmminderndem Asphalt bei grundlegender Sanierung der Fahrbahn oder intakten Tragschichten sowie regelmäßige Prüfung, ob lärmmindernder Asphalt bei Fahrbahnsanierungen technisch und finanziell eingesetzt werden kann.

- **Ausstattung der Radwege auf Trassen mit Servicestationen**
- **Freigabe des Bustunnels am Alleecenter für den Radverkehr**
- **Car-Sharing**
- **Elektrifizierung der Linienbusse und städtischer Dienst-/Nutzfahrzeuge**
- LKW-Vorrangrouten zur Lenkung der LKW über das Hauptverkehrsstraßennetz und Verkehrsberuhigung der Nebenstraßen. Details werden mit einem gesonderten Verfahren und Beschluss geklärt.
- Erfassung aller Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche, Darstellung und Abstimmung möglicher Erweiterungen oder Anpassungen im Nebennetz.
- Festlegung und Darstellung ruhiger Gebiete in bebauten Bereichen wie Wohngebieten anhand zu definierender Kriterien.
- Sanierung und Aufwertung der Fußwegeverbindungen im Bereich der Innenstadt Remscheid im Rahmen der teilweise geförderten Projekte wie der Rahmenplanung östliche Innenstadt.

- Überprüfung bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz hinsichtlich der Beibehaltung und Erweiterung aus Lärmschutzgründen **und zur Stärkung des Radverkehrs**
- Stärkung des ÖPNV zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Bus und Bahn: mindestens Erhalt des vorhandenen Angebotes und attraktive Bewerbung
- Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept - Kennzeichnung von Radfahrstreifen, Erweiterung von Radwegen im Trassenverbund und im Anschluss an Bahnhöfe, Radabstellanlagen
- Weiterer Ausbau und Umsetzung des e-Ladestationen-Konzepts
- Aufbau von Mobilitätsstationen

In fetter Schrift gekennzeichnet: neue Maßnahmen

3.3 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) führt gemeinsam mit der Deutsche Bahn AG das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“, begonnen im Jahr 1999 fort.

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Derzeit ist keine Maßnahme im Stadtgebiet Remscheid vorgesehen. Zum 01.01.2021 wurden die Auslösewerte für die Lärmsanierung auf 45 dB(A) abgesenkt.

Infolgedessen und jeweils zur Aktualisierung der bundesweiten Lärmkartierung im Rahmen der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm befinden sich alle Schienenstrecken erneut in der Überprüfung auf den Bedarf einer Lärmsanierung. Die Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms wird entsprechend aktualisiert und ein eventuell entstehender Bedarf für Remscheid dargestellt.

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

In Remscheid liegen Maßnahmen am Schienenweg in der Zuständigkeit der DB Netz AG. In den letzten Jahren sind die Schienenwege in Remscheid vollständig überarbeitet worden und werden laufend verbessert. So wurden

- in großen Bereichen die Gleisanlagen und das Gleisbett vollständig erneuert
- auf der gesamten Strecke die Schienenköpfe abgeschliffen
- Schwellen und Weichen erneuert
- das Schienenbett ausgebessert und angepasst

wodurch möglichst ebene und lärmarme Fahrwege des neuesten Standards erreicht wurden.

Zudem wurden alle Bahnhöfe baulich vollständig erneuert und die Bahnsteige in der Höhe angepasst, so dass sie ebenfalls zum Lärmschutz beitragen.

Die Eisenbahnbrücke „Müngstener Brücke“, eine Stahlkonstruktion aus dem Jahr 1897, wurde grundlegend saniert und dabei verschiedene lärmindernde Maßnahmen vorgenommen:

- Statt der ursprünglichen Nietenkonstruktion wurde eine moderne Schweißkonstruktion eingesetzt, die Schwingungen anders aufnehmen kann.
- Die alten, direkt mit dem Tragwerk verbundenen Stahlbrückenschwellen wurden durch vom Tragwerk getrennte Kunststoffeinlagen ersetzt. Für diese sind Lärminderungen bis zu 3 dB(A) nachgewiesen.
- Für die Gehwege am Rand der Gleisanlage auf der Brücke wurden die alten, klappernden Riffelblechabdeckungen durch Gitterroste aus GFK-Kunststoff ersetzt.
- Für die Verbindung der neuen Fahrbahnbrücke mit dem Altbestand sind eigens für die Müngstener Brücke entwickelte Radialgelenklager eingebaut worden. Der Längenausgleich, insbesondere infolge der Temperatureinwirkungen erfolgte in der Altkonstruktion durch Verschiebung direkt aufeinander liegender Stahlelemente. An diesen Stellen sind moderne Gleitlager eingebaut worden.

Im Zuge des Betreiberwechsels des Personenschienenverkehrs der S7 „Der Müngstener“ zum Ende des Jahres 2013 wurden die erheblich veralteten Dieseltriebwagen abgeschafft. Die neuen Wagen sind fabrikneue Dieseltriebzüge vom Typ CORADIA Lint 41 des Herstellers ALSTOM, die die aktuellen Normen in Bezug auf Umweltfreundlichkeit, Barrierefreiheit und Sicherheit erfüllen. Unter anderem erfüllen die Fahrzeuge die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem Fahrzeuge - Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems „TSI Noise“.

Für 2028 ist eine Erneuerung der eingesetzten Züge und die Umstellung auf Elektroantrieb mit Batterieversorgung geplant, wodurch eine Lärminderung an der Quelle Motor zu erwarten ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Lärmaktionsplan (Runde 4) an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes im Juli 2024 veröffentlicht.

- Lärmaktionsplan (Runde 4): https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_R4.pdf
- Anhang 1: https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_R4_Anhang_I.pdf
- Anhang 2 (Mitwirkung der Ballungsräume): https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_R4_Anhang_II.pdf

Alle Downloads unter: <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/medienbereich> .

Nach der Veröffentlichung der Lärmkartierungsergebnisse im Juni 2022 hatte das Eisenbahn-Bundesamt in zwei Phasen im Sommer 2022 sowie im Herbst 2023 die Öffentlichkeit beteiligt. Dabei sind insgesamt ca. 13.000 Beteiligungen von Privatpersonen und knapp 600 Beteiligungen von Kommunen beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen. Zusätzlich haben 55 der 72 Ballungsräume eine Stellungnahme abgegeben.

Mit dem finalen Lärmaktionsplan der Runde 4 beendet das Eisenbahn-Bundesamt seine aktuelle Bestandsaufnahme zur Lärmbelastung an Schienenwegen des Bundes. Der Lärmaktionsplan wird nach den gesetzlichen Vorgaben alle fünf Jahre geprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

3.4 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Eine durchgreifende Verbesserung der Lärmsituation kann nur durch die Bündelung verschiedener Maßnahmen erreicht werden. Sowohl einzelne, kleinräumige Maßnahmen als auch übergreifende, stadtweit orientierte Maßnahmen tragen zu einer besseren und gesünderen Lebensqualität und somit zu einer attraktiveren Stadt bei.

Langfristig ist zu empfehlen, den Straßenverkehr als Hauptverursacher von gesundheitsschädigendem Lärm bei allen städtischen Projekten, Planungen und Maßnahmen stärker und über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus zu berücksichtigen. Eine zunehmende Lärmbelastung zu vermeiden und bestehende zu verringern ist nicht nur aus Gründen des Gesundheitsschutzes ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung.

Die topografischen Gegebenheiten führen zu deutlichen Einschränkungen in der Mobilität und den Möglichkeiten einer nachhaltigen und lärm- und schadstoffarmen Mobilitätsform und Verkehrsplanung.

Der motorisierte Individualverkehr ist das erste Mittel der Wahl und wird es voraussichtlich zunächst überwiegend bleiben müssen, viele Wege werden aber traditionell zu Fuß oder mit dem Bus zurückgelegt. Das ÖPNV-Angebot wird überdurchschnittlich gut genutzt. Der Radverkehr ist für den Freizeitbereich relativ gut ausgebaut, lässt sich aber für den Alltag aufgrund der Topografie und die historisch bedingt engen Straßenquerschnitte nur bedingt nutzbar machen. Derzeit nimmt der Bedarf durch das gute Angebot an elektrisch unterstützten Fahrrädern zu. Ein umfassendes Radverkehrskonzept wurde im Jahr 2019 durch den Rat beschlossen und wird nun sukzessive umgesetzt.

Bei den Fußwegen und dem ÖPNV muss ebenfalls langfristig stärker angesetzt werden, um diese attraktiver zu machen und als Mobilitätsform für Menschen jeden Alters und jeder Mobilität zu erhalten. Eine Vielzahl an Verbesserungen vom baulichen Zustand bis zur durchgängigen und leicht erreichbaren Anbindung von Gebäuden und den anderen Verkehrsträgern kann eine Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr bewirken. Die Verkehrsführung muss sich hier stärker an den schwächsten Verkehrsteilnehmern, Kinder und Senioren, ausrichten. Mit der Mobilitätsstrategie, dem Radwegekonzept, den durchgeführten Fußverkehrschecks und Planungen zu Mobilstationen sind erste und wichtige Grundlagen gelegt.

Die Topografie gibt auch die wesentliche Verkehrsführung mit einem bereits sehr reduzierten Hauptstraßennetz weitgehend vor, welches zugleich die jeweils einzige Anbindung an die Nachbarkommunen abwickelt. Wenige Hauptverkehrsstraßen bündeln bereits den Verkehr, dazu sind angrenzende Bereiche und Wohngebiete überwiegend als Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und für Ausweichverkehre unattraktiv. Aus diesem Grund sind auch Verlagerungen oder der Bau von neuen Straßen nicht möglich. Viele Stadtteile wie die südlich der Innenstadt gelegenen sind nur über eine Zufahrt in einer Art Sackgassenlage des gesamten Stadtteils erreichbar und von daher schon als verkehrsberuhigt anzusehen. Stadtplanerisch wird seit Längerem durch Festsetzungen in Bebauungsplänen die Verlagerung von industrieller Nutzung in einigen Gewerbegebieten außerhalb der Wohnbebauung konzentriert, um Wohnnutzungen vor Immissionen zu schützen.

Für die verkehrliche Mobilität werden weitere Strategien verfolgt:

- Fortführung und regelmäßige Aktualisierung von gesamtstädtischen Konzepten wie der Mobilitätsstrategie, dem Radverkehrskonzept, den Fußwegechecks, sowie Erhalt und Ausbau des ÖPNV mit Mobilstationen und regelmäßige Motivationsprogramme und Informationsangebote.
- Verstärkte Berücksichtigung alternativer Verkehrsanbindungen und Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Bauleitplanung.
- Die Bündelungswirkung des bestehenden Hauptstraßennetzes bleibt erhalten und soll unter Maßgabe einer sicheren und fließenden Verkehrsabwicklung zunächst generell eine maximale Geschwindigkeit von 50 km/h ermöglichen unter Voraussetzung einer weiteren Nutzung baulicher lärmindernder Maßnahmen wie lärmoptimiertem Asphalt, Verkehrsverflüssigung und Straßenraumgestaltung.
- Der Erhalt intakter Fahrbahnoberflächen über die Koordinationsstelle Straßenaufbrüche sowie die optimale Koordination von Straßenaufbrüchen und Wiederherstellungen bzw. Sanierung der Fahrbahnoberflächen.
- Regelmäßige Prüfung im Rahmen der Straßensanierung und Bauleitplanung, inwieweit ein Abrücken der Lärmquelle erreicht werden kann – Seitenstreifen/Gehwege verbreitern durch Abmarkieren oder bauliche Umgestaltung.
- Kreisverkehre benötigen ausreichende Platzverhältnisse, um Verkehr leistungsfähig abwickeln zu können. An den Hauptverkehrsstraßen und wesentlichen Verkehrsknotenpunkten in Remscheid begrenzt die vorhandene Gebäudestruktur die Verkehrsfläche. Dennoch sind weitere verschiedene Verkehrsknoten auch im Hauptstraßennetz in der konkreten Planung, wie Eisenstein (Barmer Straße/Lindenallee) und Haddenbacher Straße/Ronsdorfer Straße.
- Straßenraumgestaltung in der Bauleitplanung mit dem Ziel, lärminderndes Fahrverhalten zu erreichen.
- Erhalt ruhiger Gebiete.
- Umsetzung und kontinuierliche Aktualisierung des Radwegekonzeptes.
- Fußwegekonzept mit Kriterien zu einem attraktiven Fußwegenetz mit leicht erreichbaren Zuwegungen zu öffentlichen Bereichen und Gebäuden sowie baulicher Sanierung und Anpassung.
- Fortführung der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe zur Entwicklung von Maßnahmen wie shared space und Fahrradstraßen.
- Stadtentwicklungsplanung „Stadt der kurzen Wege“, langfristiger Erhalt eines flächendeckenden, leicht erreichbaren ÖPNV-Netzes und Angebotes.
- Mobilitätsstationen und digitale Vernetzung von Mobilitätsangeboten.

Trotz all dieser Maßnahmen wird die Lärmbelastung aus dem individuellen motorisierten Kraftfahrzeugverkehr problematisch für die Anwohner der Straßen bleiben, denn es wird gerade einmal die akute Gesundheitsgefahr gemindert. Ein Umdenken und Entwickeln von ganz anderen Mobilitätskonzepten wird für die Zukunft erforderlich sein. City-Maut, Car-Sharing, Elektromobilität, kostenloser ÖPNV oder Roller- oder Bike-Sharing, wie es in einigen Großstädten bereits bei der jüngeren

Generation beliebt ist, können eine Alternative für das Auto sein. Nachhaltige Stadtplanung, die Remscheid für die nächsten Generationen attraktiv macht, bietet hier die besten Chancen.

3.5 Schutz ruhiger Gebiete

Kriterien für die Ruhigen Gebiete

Die im Folgenden genannten Ruhigen Gebiete sind seit Langem bestehende innerstädtische Parkanlagen, die durch die Festlegung zusätzlich in ihrem Bestand und vor Verkleinerung oder Verminderung ihres Wertes als „Grüne Oase“ und als kühle Bereiche im Rahmen der Klimaanpassungsstrategie geschützt werden sollen. Ein ruhiges Gebiet dient der Erholung von Lärmbelastungen und sollte einen Lärmpegel aufweisen, der mindestens 5 dB(A) unter dem die Fläche umgebenden Lärmpegel und im Kernbereich der Fläche unter 55 dB(A) (Orientierung L_{den}) liegt. In Remscheid erfüllen viele Bereiche bereits diese Kriterien. Die aufgeführten Gebiete befinden sich im Eigentum der Stadt Remscheid oder ihrer Töchter und sind im Flächennutzungsplan als Grünfläche oder Wald festgesetzt. Der Stadtpark ist in seiner Nutzung seit rund 100 Jahren durch Stiftung festgelegt.

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets	Art des ruhigen Gebiets	Lage und Größe
1.	Stadtpark	Innerstädtische Grünanlage	Alt-Remscheid 37 ha
2.	Sieper Park	Innerstädtische Grünanlage	Alt-Remscheid 7 ha
3.	Kuckuck	Innerstädtische Grünanlage	Remscheid-Süd 5 ha
4.	Klausener Bachtal	Innerstädtische Grünanlage	Lüttringhausen 32 ha
5.	Hardtpark	Innerstädtische Grünanlage	Lennep 2,5 ha
6.	Lenneper Bachtal	Innerstädtische Grünanlage	Lennep 12 ha

Potentiell ruhige Gebiete

Darüber hinaus sind Naherholungsgebiete im Landschafts- oder Naturschutz als ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie anzusehen (Anhang – Karte 4). In Remscheid liegen durch die Topografie bebaute Wohnbereiche fast überall in enger Nachbarschaft zu den Bachtälern und Waldgebieten - rund 30% des Stadtgebietes sind Wald -, die dem Landschaftsschutz unterliegen oder unter Naturschutz gestellt sind. Außer von dem innerstädtischen Kernbereich „Alt-Remscheid“ auf der Höhe um das Remscheider Rathaus aus sind alle diese Erholungsbereiche schnell fußläufig erreichbar.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom:

10.08.2024

bis:

25.08.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans 4 in Form der Aktualisierung des Lärmaktionsplans 3 wurde über eine Pressemitteilung in den sozialen Medien, den Pressemedien und auf der städtischen Internetseite veröffentlicht. Vorschläge, Anregungen und Bedenken konnten über die Funktionsadresse luftundlaerm@remscheid.de eingereicht werden. Verschiedene Träger öffentlicher Belange und die Nachbarkommunen wurden gesondert angeschrieben und auf die Möglichkeit zur Beteiligung aufmerksam gemacht.

Dokumentation der eingegangenen Stellungnahmen

Datum	Anregung/Vorschlag	Bewertung
14.08.2024 Nr. 1, privat	Für die Eberhardstraße wird eine Verkehrszunahme wahrgenommen und eine Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gewünscht.	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist für die Nachtzeit bereits zur Prüfung im Lärmaktionsplan vorgesehen.
14.08.2024 Nr. 2, privat	Auf der Robert-Schumacher-Straße finden auf der Straße und im Parkhaus regelmäßig Treffen von Posern statt und die Anwohner werden im Schlaf gestört.	Im Bereich Robert-Schumacher-Straße besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Die Situation der Poserszene ist bereits seit Längerem in der Bearbeitung und Besprechung zwischen der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und Betroffenen.
14.08.2024 Nr. 3, privat	Die Lärmbelastung hat auf der Rader Straße zugenommen und wird auf nicht eingehaltene Fahrgeschwindigkeiten zurückgeführt. Auch Poser treten vermehrt auf. Es werden regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle gewünscht, vor allem zwischen Alte Rader Straße und Ringstraße, sowie Flüsterasphalt, und Temporeduzierung nachts. Eine Ampelanlage wird an der Alten Rader Straße vorgeschlagen, um Fußgängern das Überqueren gefahrlos zu ermöglichen.	Im Bereich der Ringstraße besteht bereits lärmindernder Asphalt, ansonsten wird, soweit technisch möglich, bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen in der Baulast der Stadt ein lärmindernder Asphalt eingebaut. Der Wunsch nach einer Geschwindigkeitsüberwachung wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung unter 50 km/h ist im Rahmen des aktuellen Lärmaktionsplans nicht vorgesehen, da die hier ermittelte Lärmbelastung zwischen 50 und 54 dB(A) für den Nachtwert liegt und somit deutlich unter dem für die aktuelle Lärmaktionsplanung zu beachtendem Wert der akuten Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) nachts. Durch die Tallage können einzelne Schallereignisse, die z.B. durch überhöhte Geschwindigkeit oder Gasgeben beim Beschleunigen entstehen, als belästigende und nachts störende Lärmbelastung wahrgenommen werden.

14.08.2024 Nr. 4, Straßen NRW	Grundsätzlich besteht kein pauschales Einvernehmen. Anwohner können Lärmschutz für Straßen in der Baulast von Straßen NRW gemäß der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR-97) prüfen lassen, eine Berechnung der Lärmbelastung erfolgt dann nach RLS19, dies ist eine freiwillige Maßnahme. Maßnahmen wie lärmindernder Asphalt werden für jede Straßenbaumaßnahme gesondert geprüft. Andere Maßnahmen (LSA, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.) sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen, die im Verfahren Straßen NRW beteiligt. Eine Steigerung der Lärmwirkung auf "Ruhige Gebiete" erzeugt keinen Anspruch auf Maßnahmen nach der zuvor genannten Richtlinie VLärmSchR-97.	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und der Landesbetrieb Straßen NRW bei Bedarf eingebunden.
14.08.2024 Nr. 5, privat	Im Bereich der Barmer Straße zwischen Beyenburger Straße und Großhülsberg wird eine Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung - am Besten ein fest installierter Blitzer - gewünscht, da hier vermehrt Poser mit überhöhter Geschwindigkeit fahren.	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist für die Nachtzeit bereits zur Prüfung im Lärmaktionsplan vorgesehen. Eine Überwachung ist ein Aspekt des Verfahrens und wird an die Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.
14.08.2024 Nr. 6, privat	Im Bereich der Baisieper Straße 87-131 wird eine Geschwindigkeitsreduzierung vor allem abends und frühmorgens gewünscht.	Die Baisieper Straße ist Teil der folgenden, erweiterten Kartierung. Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung werden dann geprüft.
15.08.2024 Nr. 7, privat	Die Altstadt Lennep ist verkehrsberuhigt (Spielstraße), es wird jedoch keine Schrittgeschwindigkeit eingehalten, Kontrollen insbesondere nachts werden erbeten. Zukünftig wird eine autofreie Altstadt gewünscht.	Die Anregung wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben. Die Anregung zur autofreien Altstadt wird an die Abteilung Stadtentwicklung und Rahmenplanung weitergegeben und in die weiteren Überlegungen zur Lärmaktionsplanung einbezogen.
15.08.2024 Nr. 8, privat	Auf der Lüttringhauser Straße zwischen der Ringstraße und dem Wuppertaler Hof wird vermehrt Gas gegeben und gepost. Es werden erhöhte Geschwindigkeit wahrgenommen, was vor allem nachts zu Schlafstörungen führt.	Der Hinweis wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.
15.08.2024 Nr. 9, privat	Für den Bereich Barmer Straße von der Aral-Tankstelle bis Eisenstein wird eine Tempo-30-Zone vorgeschlagen.	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist für die Nachtzeit bereits zur Prüfung im Lärmaktionsplan vorgesehen.

<p>14.- 18.08.2024 Nr. 10, privat</p>	<p>Bereich Reinshagen/Westhausen: 1. e-mail: Fluglärm wird entgegen der Aussage des Lärmaktionsplans mit 3-4 Frachtmaschinen pro Nacht als relevant angesehen. Laute Abrollgeräusche Busse (Reifenprofil wird nachgeschnitten, alte Reifen) werden als sehr störend wahrgenommen, woanders (Köln, Wuppertal usw.) scheinen Busse leiser zu rollen. Auch die Züge sind zu laut, lauter als ein Mähroboter, anscheinend noch lauter, wenn sie in Mettmann nicht gewartet werden. Laute Schläge sind auf der Müngstener Brücke zu hören. Im angrenzenden Wald besteht eine Schmiede, deren lauter Lüfter über 400 m weit zu hören ist, vor allem abends und nachts sehr störend. Dazu noch laute Veranstaltungen im Umkreis von 5 km und rund 6 Feuerwerke im Jahr, die im Grundgesetz festgelegte körperliche Unversehrtheit ist nicht gewährleistet. 2. e-mail: Es wird eine Mobilstation am Bf Guldenwerth vorgeschlagen, aber der für die Anbindung an Westhausen/Hasten/Innenstadt erforderliche sichere Radweg fehlt, daher können dann nur Elektroautos gemeint sein. Ebenso fehlt ein Leitsystem für den Radverkehr. Die Weiterentwicklung der Fahrradrouen ruht seit Regionale 2006, die Werkzeugtrasse müsste auf doppelte Breite ausgebaut werden. Radfahrende sollten sich sicher im Straßenverkehr fühlen können, dann wären 15-25% der Autofahrten vermeidbar. Es wird für Motorradtouren geworben, dies sollte aber mit Lautstärke- und Geschwindigkeitskontrollen einhergehen. Der Lärm stört Menschen und Natur in den Erholungsgebieten Wald, Motorradfahrer sind als Touristen Konkurrenten der Wanderer. Ein Verleih für E-Roller /E-Motorräder wird als Teil eines sanften Tourismus vorgeschlagen. 3. e-mail: "Die Bergischen Drei" werben mit Motorradtouren - als Maßnahme im Lärmaktionsplan wird vorgeschlagen, die Werbung abzustellen. Für professionelle Motorradrennstrecken gelten Auflagen zum Lärmschutz, im Straßenverkehr nicht, Motorradlärm ist aber sehr weit hörbar.</p>	<p>Der Fluglärm wird durch das Fluglärmgesetz geregelt. Die Lärmkartierung gemäß Umgebungslärmrichtlinie und die entsprechenden Gutachten für die Zulassung und den Betrieb der Flughäfen Köln-Bonn und Düsseldorf weisen für Remscheid keinerlei gesetzlich zu behandelnde Lärmbelastungen aus. Die Stadt Remscheid hat hier keine Eingriffsbefugnisse. Die Busreifen erreichen aufgrund der hohen Laufleistung ein maximales Alter von 2 Jahren. Ein Nachschneiden der Profile im klassischen Sinn erfolgt nicht. Eine Geräuscentwicklung ist daher eher auf unebene Fahrbahndecken zurückzuführen. Betriebliche Anlagen und öffentliche Veranstaltungen unterliegen anderen nationalen Gesetzen und Genehmigungsverfahren und können mit der rechtlichen Grundlage dieser Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden. Die Anregung für eine Mobilstation am Bahnhof Guldenwerth wird an die zuständige Abteilung Verkehrsplanung weitergeleitet. Der Ausbau von Radwegen befindet sich derzeit verstärkt in der Planung, insbesondere auch die genannte Verbindung ab Guldenwerth. Eine Verbreiterung der Trasse des Werkzeugs ist in vielen Bereichen aufgrund der direkt angrenzenden Bebauung und Grundstücksverhältnisse nicht möglich. Die Verlängerung der Balkantrasse - langfristig mit Anbindung an die Nachbarkommunen - befindet sich in der Planung. Für die Sicherheit der Radfahrenden im Straßenverkehr bestehen bereits viele Planungsvorschläge im Radverkehrskonzept, welches im Internet unter www.remscheid.de eingesehen werden kann. Aktuell werden viele Radstreifenmarkierungen und Einbahnstraßenöffnungen geplant und umgesetzt. Dies wird verstärkt fortgeführt. Für den Tourismus bestehen wie beschrieben hinsichtlich Lärmbelastung gegensätzliche Interessenslagen. Die Anregung wird in die weiteren Überlegungen zur Lärmaktionsplanung einbezogen. Die Anregung für einen Verleih für e-Roller/e-Motorräder als "sanfter Tourismus" wird an die Abteilung Verkehrsplanung weitergegeben.</p>
---	--	--

19.08.2024, Nr. 11, privat	Bereich Knusthöhe: Die Lärmbelastung von der BAB1 und der Ringstraße hat sich in der Wahrnehmung in letzter Zeit verstärkt, vermutlich durch Abrollgeräusche der zunehmenden Anzahl an SUV. Besonders bei Windrichtung SW-N ist die Lärmbelastung auf der Terrasse nicht hinnehmbar, es wird um Änderung der Situation gebeten.	Die Stadt Remscheid hat mit der zuständigen Bezirksregierung in mehrjährigen Gesprächen vergeblich versucht, die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsüberwachung an der BAB 1 zu erhalten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der BAB1 in Remscheid, die eine deutliche Lärminderung ergeben würde, wird grundsätzlich aufgrund des regelkonform erfolgten Ausbaus von Seiten der Bezirksregierung und des Verkehrsministeriums NRW nicht für erforderlich gehalten. Der Ausbau der BAB 1 erfüllt lärmtechnisch und bautechnisch die gesetzlichen Anforderungen. Der vorhandene Straßenverkehrslärm ist entsprechend der nationalen Gesetzgebung zunächst von den Anwohnern als „üblich“ hinzunehmen. Lärmschutz wird erst bei einer wesentlichen Änderung einer Straße (16. Bundesimmissionsschutzverordnung) oder bei einer wesentlichen Zunahme durch eine bauliche bzw. gewerbliche Erweiterung (z.B. über TA Lärm) für Bauherren verpflichtend.
20.08.2024, Nr. 12, privat	Bereich Knusthöhe: Die Lärmbelastung von der BAB1 und der Ringstraße hat sich in der Wahrnehmung in letzter Zeit verstärkt, vermutlich durch Abrollgeräusche der zunehmenden Anzahl an SUV. Besonders bei Windrichtung SW-N ist die Lärmbelastung auf der Terrasse nicht hinnehmbar, es wird um Änderung der Situation gebeten.	Die Stadt Remscheid hat mit der zuständigen Bezirksregierung in mehrjährigen Gesprächen vergeblich versucht, die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsüberwachung an der BAB 1 zu erhalten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der BAB1 in Remscheid, die eine deutliche Lärminderung ergeben würde, wird grundsätzlich aufgrund des regelkonform erfolgten Ausbaus von Seiten der Bezirksregierung und des Verkehrsministeriums NRW nicht für erforderlich gehalten. Der Ausbau der BAB 1 erfüllt lärmtechnisch und bautechnisch die gesetzlichen Anforderungen. Der vorhandene Straßenverkehrslärm ist entsprechend der nationalen Gesetzgebung zunächst von den Anwohnern als „üblich“ hinzunehmen. Lärmschutz wird erst bei einer wesentlichen Änderung einer Straße (16. Bundesimmissionsschutzverordnung) oder bei einer wesentlichen Zunahme durch eine bauliche bzw. gewerbliche Erweiterung (z.B. über TA Lärm) für Bauherren verpflichtend.
20.08.2024, Nr. 13, privat	Bereich Solinger Straße/Alte Wendung: Es wird eine Zunahme des LKW-Verkehrs wahrgenommen. Allerdings ist die schlechte Fahrbahndecke mit Schlaglöchern für die Lärmbelastung vor allem frühmorgens durch LKW mit leeren, klappernden Anhängern verantwortlich. Der Landschaftsverband wurde 2023 angeschrieben und es wurde etwas ausgebessert, doch fehlt die grundsätzliche Sanierung. Am Wochenende ist der Motorradlärm (Aufdrehen, Auspuffgeräusche) sehr belastend. Die 50 km/h werden nicht eingehalten, PKW fahren ebenfalls hochmotorig bergauf, bergab mit Knallgeräuschen.	Die grundsätzliche Sanierung dieser Strecke durch Straßen NRW steht noch aus. Die Stadt Remscheid wird sich mit Straßen NRW für eine Verbesserung der Situation in Verbindung setzen. Der Hinweis auf Geschwindigkeitsübertretungen wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.
20.08.2024, Nr. 14, privat	Bereich Kölner Straße/Trecknase: Hier finden vor allem abends Rennen über die Kreuzung statt.	Die Situation wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde und Polizei weitergegeben.

20.08.2024, Nr. 15, privat	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird für die Hastener Straße gewünscht.	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist für die Nachtzeit bereits zur Prüfung im Lärmaktionsplan vorgesehen.
21.08.2024, Nr. 16, privat	Ronsdorfer Straße im Bereich Zufahrt Farrenbracken: Der Straßenbelag ist trotz Teilsanierung (Kanalbau) in schlechtem Zustand, Schlaglöcher, herumliegende Radkappen ergeben Schlafstörungen durch die Unebenheiten, weniger durch das Verkehrsaufkommen. Zudem wird die Geschwindigkeit wohl nicht eingehalten und aus der Zufahrt Farrenbracken sehr schnell eingefahren, der Gehweg ist für Fußgänger kaum gefahrlos erreichbar. Ein Stoppschild wird gewünscht.	Der Streckenabschnitt ist nicht Teil dieser Lärmaktionsplanung und wird mit der nächsten Lärmkartierung in Kürze berechnet und geprüft. Die Fahrbahndecke ist derzeit aufgrund einer weiteren Baustelle noch nicht abschließend fertiggestellt und daher uneben. Die Gehwegsituation und der Hinweis auf die erhöhte Geschwindigkeit wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung weitergegeben.
21.08.2024, Nr. 17, Polizeipräsidium Wuppertal, Direktion Gefahrenabwehr/ Einsatz	Es liegen Beschwerden zu Verkehrslärm vor, evtl. kann der Lärmaktionsplan über die regelmäßigen Kontrollen hinaus Abhilfe schaffen: 1. Neuenkamper Straße/Neuenkamper Brücke/Willy-Brandt-Platz 2. Nordstraße 3. Ronsdorfer Straße Hausnr. 145 bis 88 4. Kölner Straße, Alte Kölner Straße, Robert-Schumacher-Straße, Gartenstraße, Bahnhofstraße 5. Lindenallee	Die genannten Strecken werden überwiegend erst mit der nächsten Lärmkartierung berechnet. Für die Lindenallee ist die Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts im Lärmaktionsplan bereits vorgesehen. Die Anregung wird in die Überlegungen zur nächsten Lärmaktionsplanung aufgenommen.
21.08.2024, Nr. 18, Bergische IHK	Die Bergische IHK begrüßt grundsätzlich entsprechende Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wenn dabei die wirtschaftlichen Belange ausreichend berücksichtigt werden, sowie den Schwerpunkt auf der Gefahrenabwehr (Werte über 70 dB(A) Lden und 60 dB(A) Lnight). Die vorrangig als lärmindernd gelisteten Maßnahmen der Fahrbahnsanierungen als sinnvolle Maßnahmen an der Quelle sollten finanziell deutlich abgesichert sein, um eine Umsetzung zu gewährleisten. Dies erscheint aufgrund der Haushaltslage unsicher. Tempo-30-Anordnungen sollten kein finanziell günstiger Ersatz für Fahrbahnsanierungen sein und weitere Verkehrseinschränkungen verursachen, sich also auf ein Minimum beschränken. Die Belange des ÖPNV und der Wirtschaftsverkehre sind hinsichtlich verlängerter Fahrtzeiten und Kosten zu berücksichtigen. Auch zur Anordnung von Tempo 30 nachts sollte im Einzelfall geprüft werden, ob die Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Eine solche wird nur gesehen, wenn "Bürgerinnen und Bürger dauerhaft einem `chronischen Lärmstress` unterliegen". Unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus zwischen Hauptstraßen und Nebenstraßen sollten vor allem bei Wohngebieten möglichst bleiben, um die Haupttransportwege und Bündelungswirkung zu erhalten. Positiv wird eine Strategie zur Stärkung des ÖPNV, Investitionen in die Elektromobilität und Mobilstationen bewertet sowie der Ausbau des Radverkehrsnetzes, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis dargestellt werden kann. Ein Rückbau von Fahrstreifen im Zuge einer Straßenraumgestaltung wird abgelehnt. Das Lärmschutzfensterprogramm wird als wichtige Maßnahme angesehen. Es werden weitere lärmreduzierende Maßnahmen an der Schienenstrecke, insbesondere die Umstellung auf Elektroantrieb, und ein städti-	Die Angaben im Lärmaktionsplan zu Fahrbahnsanierungen basieren auf langjährig geführten Listen zu erforderlichen und geplanten Straßenbaumaßnahmen. Die jeweilige Finanzierung wird jeweils im Investitionsplan hinterlegt. Im Rahmen des Lärmaktionsplans erfolgen hier keine genaueren Angaben, da für die einzelne Umsetzung die aktuell vorliegenden gesamten Planungen und Fördermöglichkeiten berücksichtigt werden müssen und dadurch insgesamt keine zeitliche Ausführung gewährleistet werden kann. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind im Lärmaktionsplan zur Prüfung vorgesehen, die genannten Aspekte werden dabei beachtet. Die Geschwindigkeitsbeschränkung nachts dient vor allem dem Schutz vor Aufwachreaktionen, die besonders gesundheitsgefährdend sind, und zielt daher nicht allein auf die Verkehrsdichte und dauerhafte Lärmbelastung ab. Die Strategie zur Stärkung des Umweltverbundes bezweckt außer dem Gesundheits- und Umweltschutz, den Menschen und seine Mobilitätsbedürfnisse und die Stadt als Lebensraum verstärkt in den Blickpunkt zu nehmen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird dabei beachtet. Die Anregung, deutlicher die gesetzliche Grundlage der geänderten Berechnungsvorschriften und die Aufteilung in kleiner Straßenabschnitte zu beschreiben, wird aufgenommen und entsprechende textliche Änderungen werden vorgenommen. Das Angebot der Unterstützung seitens der Bergischen IHK zu weiteren Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr, insbesondere des Einsatzes von elektrisch betriebenen Zügen, wird aufgenommen.

	<p>ches Einwirken auf politischer Ebene befürwortet. Hier sichert die Bergische IHK ihre volle Unterstützung zu.</p> <p>Die Begründung zur Aufteilung der Streckenabschnitte in kleinere Einheiten und die gesetzliche Grundlage zur Änderung der Berechnungsvorschriften sollten deutlicher herausgestellt werden. Die dadurch bedingte Erhöhung der Betroffenenzahlen hat den Druck zur Lärminderung weiter verstärkt, so dass die Aufteilung in kleinere Einheiten kritisch gesehen wird.</p>	
21.08.2024, Nr. 19, privat	<p>Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die gesamte Büchelstraße bis Büchel gewünscht, für Lärmschutz und Verkehrssicherheit für Schüler und Fußgänger und eine bessere Lebensqualität.</p>	<p>Die Büchelstraße wird im Rahmen der nächsten Lärmkartierung in Kürze berechnet und behandelt.</p>
22.08.2024, Nr. 20, privat	<p>Am Tenter Weg hat die Verkehrsbelastung zugenommen, vor allem wird hupend und mit lauter Musik und sehr schnell gefahren. Es wird um Abhilfe gebeten (Anliegerstraße, Geschwindigkeitsüberwachung).</p>	<p>Die Anregung wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung weitergegeben. Der Tenter Weg wird in der nächsten Lärmkartierung in Kürze berechnet und behandelt.</p>
22.08.2024, Nr. 21, Stadt Solingen	<p>Die Solinger Straße tangiert das Stadtgebiet Solingens und ist eine wichtige Verbindung zwischen den Städten. Eine Bündelung der Verkehre auf dieser Strecke wird begrüßt. Die genannten Maßnahmen 22 zur Solinger Straße beziehen sich für die Geschwindigkeitsbeschränkung vermutlich auf den bebauten und bewohnten oberen Teil der Strecke ab Ortsdurchfahrt. Hiergegen und gegen eine Sanierung mit lärmoptimiertem Asphalt bis zur Stadtgrenze bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
22.08.2024, Nr. 22, privat	<p>Die Lärmkartierung 2024 weist für den Tenter Weg deutliche Überschreitungen der von der WHO festgelegten Grenzwerte aus. Es ist nicht klar, warum auf der Autobahn zwischen Raststätte und Anschlussstelle Remscheid die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben ist. Es wird um erneuten Kontakt zum Land NRW gebeten.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Siedlung wird oft nicht beachtet, vor allem Richtung Birgden. Eine Geschwindigkeitskontrolle wird gewünscht.</p>	<p>Die Stadt Remscheid hat mit der zuständigen Bezirksregierung in mehrjährigen Gesprächen vergeblich versucht, die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsüberwachung an der BAB 1 zu erhalten, mit der die Geschwindigkeitsbeschränkung für LKW kontrolliert werden sollte. Nach einer ersten Messung wurde dies im Weiteren abgelehnt. Der Ausbau der BAB 1 erfolgte regelkonform für eine Nutzung ohne Geschwindigkeitsbeschränkung und erfüllt lärmtechnisch und bautechnisch die gesetzlichen Anforderungen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der BAB1 in Remscheid, wird daher grundsätzlich von Seiten der Bezirksregierung und des Verkehrsministeriums NRW nicht für erforderlich gehalten und auch vom Bundesverkehrsministerium nicht befürwortet.</p> <p>Der vorhandene Straßenverkehrslärm ist entsprechend der nationalen Gesetzgebung von den Anwohnern als „üblich“ hinzunehmen. Der Hinweis zur Geschwindigkeitsüberwachung für den Tenter Weg wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.</p>

22.08.2024, Nr. 23, privat	<p>Bereich Gartenstraße: Mehr als die Hälfte von Wohnungen sind mit ihren Schlafräumen zur Straße ausgerichtet. Die Gartenstraße wird als Abkürzungsstecke zur Kölner Straße genutzt. Klappernde Anhänger von Handwerksfahrzeugen und auch größere nicht beladene LKW verursachen durch die Unebenheiten der Fahrbahn Lärm. Der Schwerlastverkehr hat durch das Gewerbegebiet Karlstraße einen großen Anteil daran. Vor allem in den Abendstunden entstehen störende gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen. Bei einer Änderung der Verkehrsführung durch den Umbau Kölner Straße nimmt die Belastung vermutlich weiter zu.</p> <p>Viele Fahrzeuge halten die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ein (50 km/h). Auch für den zunehmenden Radverkehr wären 30 km/h und Radfahrstreifen besser.</p> <p>Es wird gewünscht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Gartenstraße in den Lärmaktionsplan aufzunehmen 2. die Asphaltdecke möglichst kurzfristig zu sanieren 3. beidseitige Radfahrstreifen zu markieren 4. eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bis zur Bergstraße 	<p>Die Gartenstraße wird im Rahmen der nächsten Lärmkartierung in Kürze berechnet und behandelt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wäre auch bei einer Verkehrsverteilung von der Kölner Straße und für den sicheren Radverkehr sinnvoll und wird geprüft. Ebenso wird in diesem Zusammenhang eine Deckensanierung geprüft.</p> <p>Die Markierung von Schutzstreifen wurde geprüft. Die Straßenbreite reicht insgesamt nicht aus, um Schutzstreifen in der vorgesehenen Breite anzulegen. Es ist vorgesehen, durch eine Piktogrammreihe auf Radfahrende aufmerksam zu machen. Zur besseren Einsicht für alle Verkehrsteilnehmer werden in den Kurvenbereichen Seitenparkplätze zurückgenommen.</p>
24.08.2024, Nr. 24, privat	<p>Die Schallschutzwände der Autobahn A1 bringen nicht genügend Wirkung, da sie für eine Fahrgeschwindigkeit von 130 km/h ausgelegt sind. Wie kann es sein, dass dann unbegrenzt schnell gefahren werden darf? Im Bereich des Rastplatzes besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Diese sollte vor allem Richtung Remscheid fortgeführt werden, da es hier bergauf geht und verstärkt Gas gegeben wird.</p>	<p>Die Stadt Remscheid hat mit der zuständigen Bezirksregierung in mehrjährigen Gesprächen vergeblich versucht, die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsüberwachung an der BAB 1 zu erhalten, mit der die Geschwindigkeitsbeschränkung für LKW kontrolliert werden sollte. Nach einer ersten Messung wurde dies im Weiteren abgelehnt. Der Ausbau der BAB 1 erfolgte regelkonform für eine Nutzung ohne Geschwindigkeitsbeschränkung und erfüllt lärmtechnisch und bautechnisch die gesetzlichen Anforderungen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der BAB1 in Remscheid, wird daher grundsätzlich von Seiten der Bezirksregierung und des Verkehrsministeriums NRW nicht für erforderlich gehalten und auch vom Bundesverkehrsministerium nicht befürwortet. Der vorhandene Straßenverkehrslärm ist entsprechend der nationalen Gesetzgebung von den Anwohnern als „üblich“ hinzunehmen.</p>
24.08.2024, Nr. 25, privat	<p>Die Straße Am Alten Flugplatz wird vermehrt als Raserstrecke von Autos und Motorrädern genutzt. Vor allem nachts führt das zum Aufschrecken aus dem Schlaf. Es findet nie eine Kontrolle statt, die Geschwindigkeiten sollten ab und zu kontrolliert werden. Hilfreich wäre auch eine große Fahrbahnmarkierung mit "30" und ein Schild "Achtung Kinder".</p>	<p>Die Anregungen werden an die zuständige Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanung weitergegeben.</p>
25.08.2024, Nr. 26, Stadtwerke Remscheid	<p>Eine geplante Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 50 km/h auf 30 km/h in den Nachtstunden (zurzeit 22.00 Uhr – 06.00 Uhr) wird sicherlich Einfluss auf den Fahrplan der Busse haben.</p> <p>Die vorgesehenen Streckenabschnitte betreffen überwiegend die Hauptverkehrsstraßen, auf denen wir längere Streckenabschnitte mit unseren Linienfahrzeugen befahren. Die Fahrzeiten der Nachtexpresslinien und der Frühexpresslinien</p>	<p>Die genannten Aspekte werden in die Prüfung der Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgenommen.</p>

	wären dann nicht mehr haltbar und würden Um- bzw. Neuplanungen erfordern. Die daraus resultierenden längeren Fahrzeiten wirken sich somit unmittelbar in negativer Hinsicht auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV aus. Des Weiteren führen verlängerte Fahrzeiten auch zu einer weiteren Schwächung der Attraktivität des ÖPNV, wobei dieser ja eigentlich gestärkt werden soll.	
25.08.2024, Nr. 27, privat	Die Ronsdorfer Straße ist von Wohnhäusern gesäumt, in denen viele Familien mit Kindern wohnen. Es gibt immer wieder Probleme mit hohen Fahrgeschwindigkeiten und dem LKW-Verkehr von anliegenden Betrieben. Es wird ein gesundheitliches Risiko auch durch die Lärmbelastung von den Anwohnenden erkannt. Es befindet sich auf der Strecke von der Eberhardstraße bis zum Zebrastreifen bei Hausnr. 56 kein gesicherter Überweg, obwohl der gesamte Bereich Schulweg darstellt. Es wird eine zeitnahe Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für die Unfallsicherheit und zur Lärminderung gewünscht bzw. eine Ausweitung des vorhandenen Bereiches bis zur Eberhardstraße.	Die Ronsdorfer Straße wird im Rahmen der nächsten erweiterten Lärmkartierung in Kürze berechnet und behandelt. Die Anregungen zu einer Geschwindigkeitsreduzierung und einer Querung werden dann in die Maßnahmenprüfung aufgenommen.
26.08.2024, Nr. 28, Stadt Hückeswagen	Die B 237 durchquert an der Stadtgrenze zwei als relativ ruhiger Landschaftsraum beziehungsweise relativ leises stadtnahes Gebiet definierte Gebiete. Maßnahmen zur Lärmreduktion des Straßenabschnittes werden daher begrüßt. Ansonsten hat die Schloss-Stadt Hückeswagen gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes keine Einwände.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die einzelnen lärm mindernden Maßnahmen lassen sich derzeit nicht seriös abschätzen, denn insbesondere für die baulichen Maßnahmen wie Fahrbahnsanierungen, Erneuerung der Lichtsignalanlagen oder Bau eines Kreisverkehrs sind in der Planung und Kalkulation eine Vielzahl anderer Faktoren zu berücksichtigen. Die Kosten für die genannten Maßnahmen liegen hier in Bereichen von 20.000 € für die Erneuerung einer Lichtsignalanlage einer einfachen Kreuzung bis zu mehr als 3 Millionen € für die grundhafte Erneuerung einer Bundesstraße mit vielen Kreuzungen und Einbauten wie der Freiheitstraße. Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung liegen durch den geringen technischen Aufwand in der Regel unter 1000 €.

Da der überwiegende Teil der lärm mindernden Maßnahmen die Aufgaben und Planungen der laufenden Verwaltung aufgreifen und nutzen, können diese Kosten nicht allein der Lärmaktionsplanung zugeschlagen werden.

Die Kosten des Lärms und der Nutzen einer kommunalen Lärminderung gehen über die Einzelmaßnahmen weit hinaus und verstecken sich in verschiedenen volkswirtschaftlichen Kosten.

- Ausgaben für die Behandlung von Krankheiten, Fehlzeiten, die Produktionsausfälle verursachen, Minderleistungen durch Konzentrationsstörungen und Lärmstress im Bereich der Arbeit.
- Ein durch Lärm unattraktives Wohnumfeld mit Wertminderung der Immobilie, Mietpreisverfall und Leerständen.
- Lärm als nachgewiesener negativer Standortfaktor mit sinkenden Steuereinnahmen für die Kommune durch Nichtansiedlung von Geschäften mit gehobenem Bedarf, weiterer Dienstleistungsunternehmen und Bürgerinnen und Bürger mittlerer und oberer Einkommensgruppen, geringerer Grundsteuern und Mieten.

Inzwischen gibt es eine Reihe von Studien der Immobilienbranche, die für die Bewertung einer Immobilie seit längerem auch die Lärmsituation als Faktor einbezieht. Im Handbuch des Umweltbundesamtes „silent city“ aus dem Jahr 2008⁸ werden die Ergebnisse genannt:

- ab 45 dB(A) Tageswert sind Effekte auf die Immobilienwerte nachweisbar
- um 0,5 bis 1,26 % je dB(A) sinkende Mieten
- der Wert eines Wohngebäudes nimmt um 0,5 % und mehr je Dezibel ab bei Lärmpegeln über 50 dB(A)
- Verlust von mietbezogenen Steuern von 2 € je Dezibel pro Einwohner und Jahr bei Lärmpegeln über 50 dB(A)

Als deutliche Vorteile einer konsequenten und langfristigen kommunalen Lärminderung ergeben sich eine Verbesserung der Gesundheitssituation, der Standortqualität und Attraktivität, der Lebensqualität, der Luftgüte und Verkehrssicherheit, ein Sinken volkswirtschaftlicher Kosten, höhere Immobilienwerte und Steuereinnahmen.

⁸ Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung Silent City, Umweltbundesamt und Europäische Akademie für städtische Umwelt Berlin, Berlin 2008, <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/silent-city-leisere-kommunen>

6 Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Die Umsetzung des Lärmaktionsplans wird über die regelmäßige, im Abstand von fünf Jahren vorgesehene, Überprüfung und Aktualisierung des beschlossenen und geltenden Lärmaktionsplans - hier: Lärmaktionsplan 3 - vorgenommen.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Zur lärmindernden Wirkung von Maßnahmen liegen verschiedenste und teilweise langjährige Erfahrungen vor. Rechnerische und messtechnische Überprüfungen verschiedener Maßnahmen ergaben Minderungen in Bereichen:

Vergrößerung des Abstands zwischen linienförmiger Schallquelle und Immissionsort (um 20 % bis 100 %)	0,7 – 3 dB(A)
Verringerung der Kfz-Belastung (DTV) (um 10% bis 50 %)	0,5 – 3 dB(A)
Lärmmindernder Fahrbahnbelag	2 – 5 dB(A)
Geschwindigkeitsreduzierung 50 km/h auf 30 km/h	1,5 – 2,5 dB(A)
Sanierung schadhafter Asphaltbeläge	1 – 2 dB(A)
Optimierung des Verkehrsflusses durch Anpassung der Lichtsignalanlagensteuerung	1 – 2 dB(A)
Reduzierung des LKW-Anteils (von 10 % auf 5 %)	1 – 1,5 dB(A)

Quelle: eigene Zusammenstellung

Für eine konkrete Angabe der Minderungen an den Belastungsschwerpunkten und eine einigermaßen zuverlässige Angabe zur Reduzierung der Betroffenenzahlen müsste die Lärmkartierung neu gerechnet werden. Da viele Faktoren Einfluss haben wie die Art der Bebauung, Oberflächenstrukturen, Abstände, Geschwindigkeiten, Verkehrszahlen, meteorologische Bedingungen und weitere, und zudem einige Faktoren geschätzt werden müssten, wäre das Ergebnis nur eine grobe Orientierung. Die Wirkung einer Maßnahme kann in der Praxis nicht zuletzt durch die subjektive Wahrnehmung des Menschen anders ausfallen.

Die ausgewählten Maßnahmen wirken jeweils im gesamten Belastungsschwerpunkt und reduzieren dadurch alle Lärmpegelbereiche und deren Betroffenenzahlen.

Um eine deutliche Verringerung der Lärmbelastungen an betroffenen Straßen zu erreichen, ist die Kombination von Maßnahmen in den meisten Fällen erforderlich und sinnvoll.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am: 19.09.2024

7.2 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.remscheid.de/wirtschaft-stadtentwicklung/mobilitaet-verkehr/laermaktionsplan/laermaktionsplanung.php>

8 Anlagen

Karte 1: kartierte Straßen und Schienenwege

Karte 2: Ruhige Gebiete

Karte 3: Potentielle Ruhige Gebiete