

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen, von Bürger/Bürgerinnen-Initiativen und der Politik

Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert.

Stadt Wuppertal

Lärmaktionsplan

Runde 3

Anlage 5 zum

Abschlussbericht

14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 13 28.05.2020 Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die LINKE</p>	<p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren Bezirksbürgermeister*innen, sehr geehrter Herr Dittgen, sehr geehrte Frau Brücher, die Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die LINKE beantragen, die Mitglieder der Bezirksvertretungen, des Ausschusses für Umwelt und des Ausschusses für Verkehr mögen beschließen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Verwaltung legt im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes (LAP III) eine Übersicht über die Entwicklung der Lärmbelastung in Wuppertal im Zeitraum der Umsetzung der Lärmaktionspläne I bis III vor. Dargestellt werden soll, an welchen Streckenabschnitten der Straßen Lärmreduzierungen erreicht werden konnten und an welche Streckenabschnitten eine Zunahme des Lärms verzeichnet wurde. 2. Für die Lärmaktionsplanung der Stufe III werden die von der WHO empfohlenen Schwellenwerte ganztags von LDEN ≥ 65 dB(A) und L Night ≥ 55 dB(A) zugrunde gelegt. 3. Die langen Talbrücken der A46 im Autobahnkreuz Sonnborn müssen nach Neubau in der Lage sein, geeignete Lärmschutzwände nach Osten und Westen zu tragen, damit erhebliche Lärmbelästigungen vermieden werden (sog. Mittelfristiges Umwelthandlungsziel des UBA). 4. Die Bypassfunktion der Südtangente muss realistisch in einer Verkehrsanalyse erfasst werden, damit ein adäquater Lärmschutz für die Bebauungsgebiete 616/ und 616/2 (mit mehr als 100 neu vorgesehenen Wohneinheiten in unmittelbarer Nähe zur L418) konzipiert und realisiert werden kann. 5. Bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete wird weiterhin ein Schwellenwert von 50 dB(A) zugrunde gelegt. 6. Die Verwaltung wird beauftragt, sich bei den zuständigen Straßenbaulastträgern der Bundesautobahnen sowie der Bundes- und Landesstraßen für eine Reduzierung der Lärmbelästigung einzusetzen. 7. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der im LAP empfohlenen Maßnahmen der 1. Priorität zu konkretisieren und die Kosten dafür abzuschätzen. <p><u>Begründung:</u> Nachdem das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 2005 in Kraft getreten ist, liegt in Wuppertal nun der 3. Entwurf des Lärmaktionsplanes vor. Mit der Lärmaktionsplanung wird das Ziel verfolgt, die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität in der Stadt Wuppertal zu erhöhen. An vielen Lärm-Hotspots in Wuppertal sind die Lärmbelastungen für die Bürgerinnen und Bürger gesundheitsgefährdend. Hauptverursacher der Lärmbelastung ist der Verkehr. Laut Ausführungen im Entwurf des LAP III sind im Vergleich zu den LAPs I und II neue Lärmbrennpunkte dazu gekommen. Im Rahmen der Lärmaktionspläne I und II wurden bereits Maßnahmen benannt und umgesetzt, die die Lärmbelastungen reduzieren sollen. (Lärmschutzmaßnahmen an der A46, an der A 1, Verbesserungen beim Betrieb der Schwebebahn, Tempo 30, Lärmsanierung von Straßen)</p> <p>Wichtig ist die Darstellung, an welchen Standorten die Maßnahmen gegriffen haben und wo eine Lärmreduzierung konkret gemessen werden konnte.</p> <p>Seit Inkrafttreten der EG-Richtlinie und Erstellung der Lärmaktionsplanung werden in Wuppertal aufgrund des Erlasses des Landes aus dem Jahr 2008 Auslösewerte ganztags von LDEN > 70 dB (A) und in den Nachtstunden LNight > 60 dB(A) zugrunde gelegt. Diese entsprechen nicht mehr der aktuellen Empfehlungen der WHO und des Umweltbundesamtes (UBA), die Auslösewerte von LDEN ≥ 65 dB(A) und L Night ≥ 55 dB(A) benennen. Aktuell werden vom Bund Werte von 57/67 als Sanierungswerte verwendet, auch das Land Bayern legt diese Werte zugrunde. Die höheren Schwellenwerte beeinträchtigen die Gesundheit der Betroffenen. Lärm aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System und führt zu chronischen Gesundheitsbelastungen: Veränderungen des Blutdrucks, der Herzfrequenz und anderer Kreislaufaktoren</p> <p>Ziel eines kommunalen Lärmaktionsplanes sollte sein, dauerhafte Lärmbelastungen zu vermeiden.</p>	<p>In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Von den höheren Auslösewerten sind in Wuppertal 14.200 Menschen in ihren Wohnungen betroffen. Werden die niedrigeren - von WHO und UBA empfohlenen Werte zugrunde gelegt - erhöht sich die Anzahl der Betroffenen auf ca. 50.000, darunter auch die Anwohner*innen der A 46 und entlang der Eisenbahnverkehrsstrecke.</p> <p>Insbesondere die enorme Dauer-Lärmbelastung der Autobahn A46 schränkt in Wuppertal die Wohnqualität und somit die Lebensqualität der dort lebenden Bevölkerung erheblich ein.</p> <p>Die Ertüchtigung und Sanierung der A1 und A46 bietet die Gelegenheit, die Lärmbelastung der Autobahn für Wuppertal einzudämmen. Diese Chance muss genutzt werden, da sich sonst der entlang der A 46 verlaufende Bereich langfristig städtebaulich und sozial sehr negativ entwickeln kann.</p> <p>Bei der Ausweisung von ruhigen Gebieten sollte der Schwellenwert nicht heraufgesetzt werden, da dies die tatsächliche Lärm-Situation relativiert und eine höhere Lärmbelastung toleriert.</p> <p>Die Stadt Wuppertal muss im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht dafür sorgen, dass so viele Bürger*innen wie möglich vor gesundheitsschädlichem Lärm bewahrt werden. Dabei ist es wichtig, diesen Lärmschutz auch gegenüber den Interessen des Landes und des Bundes im Rahmen des Ausbaus der Bundesautobahnen und der Bundes- und Landesstraßen sowie gegenüber dem Eisenbahnbundesamt durchzusetzen.</p> <p>Außerdem sollen die vorgeschriebenen EU-Grenzwerte bei allen aktuellen und zukünftigen Planungen berücksichtigt werden, um weitere Vertragsverletzungsverfahren für das Land und den Bund zu vermeiden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 13:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 13 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten.</p>	

Stadt Wuppertal

Lärmaktionsplan

Runde 3

Anlage 5 zum

Abschlussbericht

14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 14 28.05.2020 Bürgerin</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin Eigentümerin des Mehrfamilienhauses Heckinghauser Straße [REDACTED] Wuppertal. An dieser Stelle ist die Lärmbelästigung durch Autos/Busse/LKW's dermaßen laut, dass es zu unerträglichen Beschwerden führt. Gesundheitliche Schäden sind unausweichlich. Ein Fenster zu öffnen sowie eine Unterhaltung zu führen ist unmöglich. Ich bitte um Überdenkung dieser unerträglichen Situation. Vielen Dank Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Der Abschnitt der Heckinghauser Straße ist Bestandteil der Maßnahmenplanung. Handlungsmöglichkeiten wurden im Lärmaktionsplan geprüft und aufgezeigt. Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, Fahrbahnsanierung mit besonders lärminderndem Asphalt und straßenräumliche Maßnahmen (Vorsehen von Radverkehrsanlagen und / oder Querungsstellen).</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 14:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 14 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 15 03.06.2020 Herr Lüdemann Stadtverordneter	Hallo Frau Bennink, mir ist aufgefallen, dass bei den konkreten Maßnahmen die Stadtbezirke nicht so ganz richtig zugeordnet sind. Der Abschnitt Uellendaher Straße liegt in Elberfeld und die Tannenbergstraße bildet die Grenze zwischen Elberfeld und Elberfeld-West. Bitte überprüfen. Viele Grüße Klaus Lüdemann Stadtverordneter	Die Zuordnung wurde überprüft und der Lärmaktionsplan entsprechend der Anmerkungen geändert.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 15:	Die Stellungnahme Nr. 15 macht eine Anpassung der Tabellen 12, 13, 14 und der Anlagen 1 und 2 erforderlich. Der Abschnitt Uellendahler Straße / Gathe wurde dem Bezirk Elberfeld und die Tannenbergerstraße den Bezirken Elberfeld und Elberfeld-West zugeordnet.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 16 03.06.2020 Bürger</p>	<p>Guten Morgen Frau Bennink, erlauben Sie mir noch einen weiteren Vorschlag für eine erweiterte Zone 30. Ich fahre jeden Morgen die Südstr. An der Schwimmoper, und Gymnasium vorbei, hier Zone 30 wegen Schule. Diese wird dann am Zebrastreifen Höhe Sparkasse zu Zone 50 erhöht, bis Kasinostr. Ich schlage vor diese Zone 30 bis zur Kasinostr. Zu verlängern, da aufgrund erhöhtem Fahrradaufkommen, auch aus dem Wall heraus besteht. Auch ist es an dem Schwebebahnhof Ohligsmühle gefährlich, da viele ohne zu schauen über die Straße gehen. Bitte prüfen und Rückantwort. Gerne auch im Telefonat, Mit freundlichem Gruß</p>	<p>Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal werden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Der in der Stellungnahme angesprochene Straßenabschnitt wurde lärmkartiert. Eine Überschreitung der v.g. Auslösewerte liegt jedoch nicht vor. Dementsprechend kann für diesen Straßenabschnitt keine Betrachtung in der Lärmaktionsplanung erfolgen.</p> <p>In Bezug auf die Anwendung niedrigerer, für die Lärmaktionsplanung Wuppertal zu verwendender Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Darüber hinaus führt der in der Stellungnahme gemachte Hinweis Aspekte der Verkehrssicherheit an und zielt nicht konkret auf die Lärmsituation ab. Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird an die zuständige Stelle in der Stadt Wuppertal weitergeleitet.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 16:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 16 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten.</p>	

Stadt Wuppertal

Lärmaktionsplan

Runde 3

Anlage 5 zum

Abschlussbericht

14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 17 05.06.2020 Bürgerin</p>	<p>Sehr geehrte Frau Bennink,</p> <p>Die Schillerstraße in Vohwinkel ist eine sehr schmale Straße, mit starkem Gefälle und reines Wohngebiet. Trotzdem rasen, anders kann man es nicht nennen, LKWs hier durch, vor allem, wenn der Westring, A46 und derzeit der Deutsche Ring gesperrt ist, weil nämlich die Stadt auf die Idee gekommen ist, hier als Umleitung zu nehmen. Tag und Nacht, 24 Stunden rauschen die LKWs durch, der Geräuschpegel ist so hoch, dass ich und auch die Nachbarn nun schon seit 3 Wochen, der neuesten Umleitung nicht mehr zum Schlafen gekommen sind. Es ist ja nicht nur mal ab und an 1 LKW, sondern Kolonnen, und es sind Schwertransporter, die Anhänger auf der unebenen Straße scheppern oder halten an und lassen den Motor laufen lassen, was bei LKW unzumutbar ist, Kommt dann noch ein Wagen von unten, die Straße ist sehr steil, wird gehupt, egal wie spät es ist, Zwei Wagen passen nicht in die Straße, da es schon für 2 PKWs eng ist, rechts und links geparkt, Vorgestern musste sogar ein Notarzt im Einsatz zurücksetzen, der LKW Schwertransporter kann das von oben kommend nicht. Es ist ein unzumutbarer Lärm, an Schlaf ist nicht zu denken und das geht 24 Stunden am Tag so, Wir sind ein reines Wohnviertel, 30er Zone, woran sich niemand, vor allem kein LKW hält. Trotz Anschreiben an die Stadt und Bürgermeisterbüro keinerlei Reaktion. Die einzige von der Stadt in Januar war, dass Gefahrenzonen vorrangig seien, die sind hier auch gegeben, denn an der Ecke oben befindet sich ein Kinderspielplatz. Jetzt ist schönes Wetter. Aber auf den Balkon, bei diesem Lärm, unmöglich. 30 wird auch nicht gefahren, sondern gerast. Da die Straße steil ist, mit dem Bremsweg gefährlich. Ich habe mehrmals gebeten, für LKWs ab 3,5 t zu sperren, die breitere Goethestr ginge auch und ist kein Wohngebiet, wie die Schillerstraße.</p> <p>Ich bitte Sie sich da mal einzuschalten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Grundlage für die Lärmaktionsplanung und die damit zu erfolgende Maßnahmenplanung ist die Lärmkartierung. Die Kartierung erfolgt in Wuppertal entsprechend den gesetzlichen Vorgaben für alle Hauptverkehrs- und sonstigen Straßen, soweit diese sonstigen Straßen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen (§ 4 der 34. BImSchV). Der in der Stellungnahme angesprochene Straßenabschnitt ist kein Teil des lärmkartierten Straßennetzes. Somit kann und wird er im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt.</p> <p>Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird jedoch an die für die Straßenunterhaltung zuständige Stelle in der Stadt Wuppertal weitergeleitet. Darüber hinaus wird eine Betrachtung erfolgen, ob der in der Stellungnahme genannte Straßenabschnitt für zukünftige Lärmkartierungen berücksichtigt werden muss.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 17:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 17 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 18 09.06.2020 Bürgerin i. A. des Wohnhauses Bergstraße ■■■</p>	<p>Sehr geehrte Frau Reichl, sehr geehrter Herr Braun, ich weiß nicht, ob ich mit meiner Anfrage bei Ihnen an der richtigen Adresse gelandet bin, aber ich hoffe sehr, dass Sie mich ansonsten an verantwortliche Stellen weiterleiten können... (ich habe auch an Frau Rohde geschrieben).</p> <p>Das Anliegen, mit dem ich mich an Sie wende betrifft den Lärmaktionsplan für Wuppertal, den ich mit großer Freude zur Kenntnis genommen habe, und zu meiner großen Enttäuschung feststellen musste, dass DER eigentliche Hotspot der massivsten Lärmbelastigung in Wuppertal - nämlich die Elberfelder Innenstadt - nicht als besonderes und herausragendes Problem im Gremium diskutiert wird.</p> <p>Ich nehme an, dass dies daran liegen könnte, dass die Kartierung aus den Jahren 2012 und 2014 stammen, in denen bei weitem die Lärmbelastigung nicht so drastisch und dramatisch war, wie es sich nun entwickelt hat. Die (Lebens)Situation in der Elberfelder Innenstadt im Bereich Neumarktstraße / Kasinostraße / Friedrich-Ebert-Straße / Bundesallee bis Robert-Daum-Platz, wurde nämlich (wahrscheinlich u.a. beflügelt durch die gewachsene "Fress- und Cocktailmeile" um die Neumarktstraße) zu einer Art Renn- und Poserstrecke für sämtliche getunten und lauten Autos der Region.</p> <p>Nicht nur ist der ohrenbetäubende Lärm, der von diesen getunten Autos ausgeht unaufhaltsam für Familien mit Kindern und normalen Schlaf- und Arbeitszeiten, sondern wirklich auch lebensgefährlich, weil es immer häufiger auch zu Autorennen kommt. Und das mitten in der Innenstadt und vor allem ganz unweit der Polizei!? Wir fragen uns wirklich ernsthaft wie die Stadt so etwas einfach tolerieren und hinnehmen kann. Viele von uns Anwohnenden sind wirklich sehr verzweifelt und allein unsere Straße (Bergstraße) hat bereits darüber nachgedacht eine Petition zu starten. Falls nötig - und um die Dringlichkeit des Anliegens zu unterstreichen - könnte ich auch eine Unterschriftenliste der Anwohnenden zusammensammeln. So etwas wie ein Aktionsbündnis? Denken Sie das wäre hilfreich?</p> <p>Mögliche Maßnahmen für den oben genannten Bereich wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mehr 30er Zonen Schilder (z.B. auch in der Bergstraße. Hier ist kein einziges!) - Straßenpoller - Blitzer und Geschwindigkeitsanzeigen (vor allem Neumarktstraße und Bundesallee!) - eine autofreie Zone in der Friedrich-Ebert-Straße (ähnlich der Luisenstraße) - häufigere Polizeikontrollen auch mit Dezibel-Messung <p>Ich wäre Ihnen wirklich sehr, sehr dankbar, wenn Sie meine Anfrage beantworten könnten oder mir die entsprechenden Stellen nennen könnten, an die ich mich wenden muss. Ich habe bereits einmal eine E-Mail an die Stadtentwicklung mit dem Anliegen versandt und stehe in häufigem Kontakt mit der Polizei, weil wir im Haus die Autorennen unmittelbar mitbekommen. Aber es MUSS einfach langsam mehr passieren!</p> <p>Um es mit Herrn Mücke noch einmal zu verdeutlichen: „Lärm kann das Lebensgefühl und im extremen Fall auch die Gesundheit beeinträchtigen. Wir wollen eine gesunde, angenehme Umgebung für die Menschen unserer Stadt schaffen und erhalten. Dazu ist der Lärmaktionsplan ein weiterer, wichtiger Schritt.“</p> <p>Mit vielen und herzlichen Grüßen, i.A. der Bewohner_innen des Hauses der Bergstraße ■■■ in Wuppertal</p>	<p>Die Grundlage der Lärmaktionsplanung der Runde 3 ist die aktuell gültige Lärmkartierung mit Stand Oktober 2017. Die Kartierung erfolgt in Wuppertal entsprechend den gesetzlichen Vorgaben für alle Hauptverkehrs- und sonstigen Straßen, soweit diese sonstigen Straßen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen (§ 4 der 34. BImSchV). In Lärmemissionen in der Kartierung werden unter anderem auf Grundlage der in den kartierten Straßen vorliegenden Verkehrsstärken, der Verkehrszusammensetzung, der geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Fahrbahnoberfläche berechnet. Die Berechnung erfolgt nach gesetzlichen Vorgaben. Die Ergebnisse bilden den jährlichen zu erwartenden Mittelwert ab. Sonderereignisse, wie in der Stellungnahme geschildert („Autorennen“ und „Poser“) können mit der Kartierung nicht abgebildet werden und sind somit auch kein Gegenstand der (als planerisches Instrument dienenden) Lärmaktionsplanung. Hier müssen andere Instrumente (ordnungspolitische Instrumente) greifen. Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird an die zuständige Stelle in der Stadt Wuppertal weitergeleitet.</p> <p>Darüber hinaus wurden mit dem Lärmaktionsplan sehr wohl Straßenabschnitte in der Elberfelder Innenstadt als Lärmbrennpunkte definiert. Darunter fallen unter anderem u.a. Gathe, Hochstraße, Karlstraße, Morianstraße, Hofkamp oder die Bundesallee. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{Night} > 60$ dB(A) verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Die Auswertung der Lärmkartierung weist insgesamt 182 Lärmbrennpunkte in Wuppertal aus. Für all diese Straßenabschnitte besteht ein Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung. Die Aktionsplanung verfolgt das Ziel, möglichst innerhalb des (regelmäßigen) 5 Jahresturnus viele Maßnahmen umzusetzen. Für eine Behandlung aller 182 identifizierten Lärmbrennpunkte stehen unterdessen keine finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund musste aus Gründen der Effizienz eine Fokussierung auf eine geringere, handhabbare Anzahl an Lärmbrennpunkten erfolgen. Die Auswahl erfolgte nach einem in der Fachverwaltung abgestimmten Bewertungsprinzip. Für eine Maßnahmenplanung ausgewählt wurden die lärmkritischsten Bereiche Wuppertal, die zugleich auch Handlungsspielräume für lärmindernde Maßnahmen bieten. Darunter fallen zum Beispiel in der Elberfelder Innenstadt die Straßen Gathe, Hochstraße, Hofkamp und Karlstraße. Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess. Eine Fortschreibung ist gesetzlich vorgegeben (5 Jahresturnus). Dabei kann es sich anbieten, auch weitere Straßenabschnitte mit Handlungsbedarfen in die Maßnahmenplanung mit aufzunehmen.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 18:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 18 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 19 03.06.2020 Bürgerin</p>	<p>Sehr geehrte Frau Bennink, gerade lese ich in der WZ über Lärm Schwerpunkte bezüglich Straßenverkehr. Zu meinem großen Unverständnis kommt dort die Uellendahler Straße überhaupt nicht vor. Dabei hat sie eine so starke Nutzung, bzw. Frequentierung wie die Nevigeser oder auch die B7. Sogar noch in Höhe des Raukamps kann man weder auf dem Balkon sitzen, noch bei offenem Fenster schlafen! Ich möchte sie herzlich bitten auch hier einmal eine Lärmwert Messung vornehmen zu lassen!! Gegebenenfalls sollte diese Straße auch mit Flüsterasphalt ausgestattet, oder auf anderem Wege leiser werden!! Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Abschnitte der Uellendahler Straße wurden mit dem Lärmaktionsplan als Lärmbrennpunkte definiert. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Die Auswertung der Lärmkartierung weist insgesamt 182 Lärmbrennpunkte in Wuppertal aus. Für all diese Straßenabschnitte besteht ein Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung. Die Aktionsplanung verfolgt das Ziel, möglichst innerhalb des (regelmäßigen) 5 Jahresturnus viele Maßnahmen umzusetzen. Für eine Behandlung aller 182 identifizierten Lärmbrennpunkte stehen unterdessen keine finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund musste aus Gründen der Effizienz eine Fokussierung auf eine geringere, handhabbare Anzahl an Lärmbrennpunkten erfolgen. Die Auswahl erfolgte nach einem in der Fachverwaltung abgestimmten Bewertungsprinzip. Für eine Maßnahmenplanung ausgewählt wurden die lärmkritischsten Bereiche Wuppertal, die zugleich auch Handlungsspielräume für lärmindernde Maßnahmen bieten. Die Uellendahler Straße (Gathe) ist mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Mirker Straße und Karlstraße nicht drunter. Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess. Eine Fortschreibung ist gesetzlich vorgegeben (5 Jahresturnus). Dabei kann es sich anbieten, auch weitere Straßenabschnitte mit Handlungsbedarfen in die Maßnahmenplanung mit aufzunehmen – zum Beispiel weitere Abschnitte der Uellendahler Straße.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 19:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 19 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Stadt Wuppertal

Lärmaktionsplan

Runde 3

Anlage 5 zum

Abschlussbericht

14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 20 07.07.2020 Bürgerin</p>	<p>Meine Möglichkeit zur Bürgerbeteiligung am Lärmaktionsplan III der Stadt Wuppertal</p> <p>Sehr geehrter Herr Dezernent Meyer, sehr geehrte Frau Bennink,</p> <p>der LAP III liegt nun im Entwurf und zur Bürgerbeteiligung vor und ich nehme hiermit meine Möglichkeit der Einflussnahme wahr. Ich beantrage hiermit, meine Einwände in den politischen Gremien dieser Stadt zu beraten und darüber zu entscheiden. Ich führe anhand prägnanter Textauszüge in die Qualität des vorgelegten LAP III-Entwurfes und meine Kritik daran ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Vergleich zu den Lärmaktionsplänen der vorherigen Bearbeitungsrunden (2012 und 2014) kamen in der aktuellen Runde III der Lärmaktionsplanung neue Lärmbrennpunkte hinzu. <p>bzw.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ziel des Luftreinhalteplanes der Stadt Wuppertal ist es, die Luftqualität in der Stadt, die im Wesentlichen durch Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO2) erheblich belastet ist, zu verbessern und damit die festgelegten Grenzwerte einzuhalten bzw. dauerhaft zu unterschreiten. Trotz erheblicher Anstrengungen im Rahmen der Luftreinhalteplanung in den vergangenen Jahren wurde der Jahresmittelgrenzwert von Stickstoffdioxid an verkehrsexponierten Orten im Wuppertaler Stadtgebiet in 2019 teilweise immer noch erheblich überschritten. Als Hauptverursacher und größtem Emittenten von Stickstoffdioxid in Ballungsgebieten kommt dabei dem Verkehrssektor eine besondere Verantwortung zu. <p>Meine Kritikpunkte und damit Änderungswünsche lauten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der LAP III-Entwurf ist unvollständig <p>Der LAP III-Entwurf bearbeitet nur 50 von 172 Lärmbrennpunkten innerhalb des städtischen Straßennetzes. Dabei konzentriert sich die Maßnahmenplanung auf Hauptverkehrsstraßen. Lärmbrennpunkte an der Bundesstraße B7 und der Bundesautobahn A46 werden hierin nicht behandelt, da die Stadt Wuppertal die Argumentationslinie verfolgt, dass sie darauf keine Einflussnahme habe. Diese beiden Straßen, die durch Wuppertal führen, bringen eine erhöhte Lärm- und Umweltbelastung für die Bevölkerung der Stadt und müssen selbstverständlich in einen Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Wie dann die Umsetzung eines vollständig erstellten Planes erfolgen kann, dass muss Inhalt eines Managementplans sein, der ebenfalls in diesem LAP III-Entwurf fehlt.</p> <p>Antrag: Ich beantrage die vollständige Lärmkartierung der Stadt Wuppertal mit Lärmbrennpunkten in den Lärmaktionsplan III aufzunehmen und einen entsprechenden Lärmaktionsplan zu erarbeiten.</p>	<p>Lärmkartiert wurden alle Straßen mit mehr als 4.000 Kfz am Tag. Damit wurden neben den Hauptverkehrsstraßen auch relevante Straßen des Nebennetzes kartiert. Die Auswertung der Lärmkartierung identifizierte 182 Lärmbrennpunkte im Wuppertaler Stadtgebiet, davon betreffen 10 die Bundesautobahnen. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Für die Lärmbrennpunkte an den Bundesautobahnen wurden Empfehlungen für Lärminderungsmaßnahmen gegeben und abgeschätzt, ob eine Umsetzung erfolgen kann bzw. eine Chance auf Umsetzung besitzen.</p> <p>Die Aktionsplanung verfolgt das Ziel, möglichst innerhalb des (regelmäßigen) 5 Jahresturnus viele Maßnahmen umzusetzen. Für eine Behandlung aller 182 identifizierten Lärmbrennpunkte stehen der Stadt Wuppertal keine ausreichenden finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund musste aus Gründen der Effizienz eine Fokussierung auf eine geringere, handhabbare Anzahl an Lärmbrennpunkten erfolgen. Die Auswahl erfolgte nach einem in der Fachverwaltung abgestimmten Bewertungsprinzip. Für eine Maßnahmenplanung ausgewählt wurden die lärmkritischsten Bereiche Wuppertals, die zugleich auch Handlungsspielräume für lärmmindernde Maßnahmen bieten. Die Lärmaktionsplanung ist unterdessen ein fortlaufender Prozess. Eine Fortschreibung ist gesetzlich vorgegeben (5 Jahresturnus). Dabei kann es sich anbieten, auch weitere Straßenabschnitte mit Handlungsbedarfen in die Maßnahmenplanung mit aufzunehmen – zum Beispiel jene Straßenabschnitte, die in der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung nicht mit einer Maßnahmenplanung bedacht werden konnten.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>2. Politische Haltung der Stadt Wuppertal</p> <p>Die WHO empfiehlt einen Schwellenwert von > 65/> 55 dB(A) tags/nachts in der Nacht um potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr zu verhindern. Dieser Empfehlung folgend sind in Wuppertal 9,5 % (Tagesmittel) bzw. 9,8 % (Nachtstunden) der Bevölkerung krankmachender Lärmbelastung ausgesetzt. Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal werden Auslösewerte von LDEN > 70 dB(A) und LNight > 60 dB(A) zugrunde gelegt. Als Grundlage dient, die vom Land Nordrhein-Westfalen für die Kommunen in NRW per Erlass festgelegten Auslösewerte für die Aktionsplanung von 70/60 ~B(A) tags/nachts (MULNV, 2008). Wuppertal nimmt hier eine defensive Haltung ein. Die Landesregierung wird nicht aufgefordert, sich doch an den Empfehlungen der WHO zu orientieren. Wuppertal brauchte sich aber auch an dem Erlass nicht orientieren, wenn es selbst der Empfehlung der WHO folgen wurde. Dies hätte aber eine ambitionierte und zeitgemäße Lärmschutzplanung zur Folge. Stattdessen gehen in die Lärmaktionsplanung letztendlich die Bereiche ein, in denen die Auslösewerte von 70 / 60 dB(A) tags / nachts überschritten werden.</p> <p>Antrag: Ich beantrage einen LAP, der auf der Grundlage der Empfehlungen der WHO erstellt wird und die Bevölkerung dieser Stadt vor potentiell gesundheitsgefährdender Lärmbelastung schützt.</p> <p>3. Schutz Ruhiger Gebiete (Aktiver Umweltschutz)</p> <p>Ruhige Gebiete dienen der Gesundheitsvorsorge der Bevölkerung und es werden Parkanlagen, Naherholungsgebiete, Wälder etc. als diese ausgewiesen, die für die Bevölkerung der Stadt offen zugänglich sind und eine bestimmte Größe vorweisen. Im LAP II der Stadt Wuppertal werden für Ruhige Gebiete Lärmpegel bis 50 db definiert, im LAP III wird diese Vorgabe geändert auf 55 db. Dieses Verfahren ist nicht akzeptabel, da es sich bei der Lärmaktionsplanung um eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes handelt. Wichtige Bezugsgrößen müssen erhalten bleiben. Als Ergebnis dieser Veränderung sind Ruhige Gebiete nun einer höheren Lärmbelastung ausgesetzt.</p> <p>Antrag a) Ich beantrage für den LAP III die im LAP II festgelegten Richtwerte für Ruhige Gebiete zu übernehmen und die Kartierung entsprechend anzupassen.</p> <p>Das reine Wohngebiet Boltenberg oberhalb des Sonnenborner Kreuzes - mit den angrenzenden Naherholungsgebieten Königshöhe und Burgholz ist aktuell durch Ausbaupläne von Bund und Land als ruhiges Gebiet gefährdet. Die Ausbaupläne der Landesregierung sehen einen Ausbau der L 418/L419 (sogenannte Südtangente) durchgehend vierspurig vor, um diese Strecke für den Straßenverkehr zu „ertüchtigen“ und eine Anbindung an die A1 zu gewährleisten. Damit sichergestellt ist, dass die Gesundheit der Bevölkerung nicht dem Straßenverkehr untergeordnet ist und die Planung auch eingehalten werden kann, muss bereits im Vorfeld der Baumaßnahme die Sicherung des Lärmschutzes mit den Bauträgern verhandelt und sichergestellt werden und sich ebenfalls in einem Lärmaktionsplan abbilden.</p> <p>Antrag b): Ich beantrage das Wohngebiet Boltenberg – Naherholungsgebiet Königshöhe und Naherholungsgebiet Burgholz als Ruhiges Gebiet zu definieren und aufzunehmen.</p> <p>Antrag c): Ich beantrage zum Schutz dieses ruhigen Gebietes Verhandlungen mit den Bauträgern dieser Maßnahme zu geeigneten Lärmschutzmaßnahmen (Tunnellösung) zu führen. Nur durch vorausschauende und vollständige Lärmkartierung kann eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung sichergestellt werden.</p> <p>4. Zukunftsweisende Zielsetzungen sind zu erarbeiten</p> <p>Kooperationen aufbauen und nutzen</p> <p>In einer Stadt wie Wuppertal, die ein gebündeltes Know How vor Ort vereint, ist es befremdlich, dass eine Agentur aus Berlin den Lärmaktionsplan erstellt. Als Beispiel dafür wäre z. B. genannt, das TransZent als ein Interdisziplinäres Zentrum der Bergischen Universität Wuppertal und dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH. Solche Möglichkeiten der Entwicklung wichtiger zukunftsweisender Projekte muss in Betracht gezogen und in Kooperationen verankert werden um zukunftsweisende Zielsetzungen zu entwickeln. Die deutschlandweit bekannte und beachtete Junioruniversität (denn schon die Jüngsten sollten an der Entwicklung einer Stadt beteiligt werden) sollte auch als Partner für die Erarbeitung einer zukunftsfähigen Zielsetzung des LAP in Betracht gezogen werden. Initiativen wie „Utopiastadt“ oder „Aufbruch am Arrenberg“ können bei der Erarbeitung von sinnvollen Zielen einbezogen werden. Eine Kooperation mit z. B. dem Ressort für Stadtentwicklung wäre sinnvoll. Neuer Wohnraum sollte nicht auf der Grünen Wiese entstehen, was wieder Straßenbau, neue ÖPNV-Verbindungen, weitere Flächenverdichtung</p>	<p>Hierzu wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Hierzu wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>u.a. zur Folge hat, sondern Leerstand von der Stadt aufgekauft und ausgebaut werden. Mit all diesen Vorschlägen ließe sich der Verkehrslärm in der Stadt senken.</p> <p>Antrag a): Ich beantrage als Ziel in den LAP III aufzunehmen, dass das Know How der ortsansässigen Institute und Initiativen genutzt und Kooperationen aufgebaut werden, um einen zukunftsfähigen LAP zu entwickeln und umzusetzen.</p> <p>Zukunftsweisende Stadtentwicklung</p> <p>Ein klares Ziel des LAP sollte der Ausbau und im nächsten Schritt die kostenlose Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs in Wuppertal und in Zukunft sogar in die Nachbarverbünde sein. Es handelt sich dabei um ein aktives Mittel zur Lärmbekämpfung und wird in Städten wie z. B. Wien und Luxemburg bereits eingesetzt. Solche internationalen Entwicklungen müssen in den LAP einfließen, überlegt und entwickelt werden. Solche Möglichkeiten finden in der aktuellen Version des LAP III für Wuppertal keinerlei Erwähnung. Ein weiteres Ziel könnte eine autofreie Innenstadt sein. Die fertigzustellende Sambatrasse, die dann eine lärm- und schadstofffreie Verbindung von Cronenberg nach Elberfeld sein könnte, käme ebenso in Betracht, nur leider nicht in Erwähnung.</p> <p>Antrag b) Ich beantrage als Ziel in den LAP alternative und innovative Ideen zur Lärminderung einzuarbeiten.</p> <p>5. Echte Bürgerbeteiligung sieht anders aus</p> <p>Bürgerbeteiligung ist ein wichtiges Instrument zur Einflussnahme der Bürger auf politische Entscheidungen und damit zur Mitgestaltung verschiedener Projekte. Im Falle der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes ist die unterste Stufe der Bürgerbeteiligung (informieren) nur teilweise erfolgt, die Bekanntmachung von Seiten der Stadt mangelhaft und eine echte Bürgerbeteiligung dadurch erschwert. Die zahlreichen Bürgerinitiativen, die sich zur Lärmproblematik der Stadt längst engagiert haben, sind involviert wurden. Mangels Bekanntmachung in den öffentlichen Medien (Presse und Rundfunk) zum LAP wurde die restliche Bevölkerung nicht auf diese Möglichkeit der Mitgestaltung hingewiesen. Ein Hinweis auf der Homepage der Stadt reicht dafür nicht aus. Einladungen zu Anhörungen ergingen nur auf intensive Nachfragen und Materialien, die durch zu geringe Auflösung im Netz nicht zu lesen sind, müssen im Rathaus eingesehen werden. Das ist ein ziemlich begrenzter Rahmen.</p> <p>Antrag: Ich beantrage als Ziel in den LAP aufzunehmen, wie bei der Fortschreibung des LAP die Bürgerbeteiligung auszubauen ist.</p> <p>6. Monitoring und Controlling müssen verankert werden</p> <p>Damit die noch zu erarbeitenden klaren Zielsetzungen auch überprüfbar sind, müssen geeignete Instrumente wie Monitoring und Controlling im LAP verankert und festgeschrieben werden. Dies entspricht einem Managementplan. Die aktuell benannten Ziele werden mit „sollten“ und „möglichst“ benannt, das ist keine ausreichende Planung.</p> <p>Antrag a): Ich beantrage, die Kontrolle der Umsetzung durch Verankerung von geeigneten Instrumenten im LAP zu gewährleisten.</p> <p>Antrag b): Ich beantrage das Monitoring/Controlling außerhalb der Stadtverwaltung zu verankern, dazu z. B. eine Kontrollgruppe zu benennen, die aus Vertretern der Bürgerschaft und der ortsansässigen mitgestaltenden Instituten besteht.</p> <p>7. Drittmittelwerbung und Teilnahme am Sofortprogramm der Bundesregierung</p> <p>Da die Stadtverwaltung auch im LAP III-Entwurf die beschränkten finanziellen und personellen Mittel erwähnt, muss Drittmittelwerbung durch die Stadt erfolgen. Dazu sind Sponsoren in der Stadt zu gewinnen und auch Mittel von Bund und Land einzuwerben. Die Bundesregierung z. B. hat auf die Problematik, dass viele Kommunen beschränkte finanzielle und personelle Mittel hat, reagiert und im Herbst 2017 das Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020 aufgelegt. Im Rahmen des Programms stehen für die besonders von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen und Regionen eine Milliarde Euro für Luftreinhaltemaßnahmen bereit.</p>	<p>Auftrag und Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal Runde 3 ist es, für die vorhandenen Lärmkonfliktbereiche geeignete und nach Möglichkeit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Lärminderung aufzuzeigen. Dementsprechend erfolgt eine Konzentration auf ebensolche Handlungs- und Maßnahmenansätze (u.a. Fahrbahnsanierung, Geschwindigkeitsreduzierung, Straßenraumgestaltung).</p> <p>Eine Erweiterung des Maßnahmen- und Handlungsansatzes um Ansätze und Strategien der Stadt- und Verkehrsplanung ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Ansätze in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden können oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrunden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollten, wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Erweiterung des Lärmaktionsplanes um Monitoring- und Controlling-Instrumente ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Instrumente in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden können oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrunden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollten, wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Antrag a): Ich beantrage für den LAP die Drittmittelwerbung zu verankern und aktiv Mittel einzuwerben.</p> <p>Antrag b): Ich beantrage, dass die Stadt im Rahmen des LAP am Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020 teilnimmt um dafür bereitgestellte Mittel verwenden zu können für die Umsetzung des Lärmaktionsplanes und dessen Fortschreibung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 20:	<p>Die Stellungnahme Nr. 20 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten. Selbiges gilt bezüglich der Anregungen zur Erweiterung des Maßnahmen- und Handlungsansatzes der Lärmaktionsplanung um Ansätze und Strategien der Stadt- und Verkehrsplanung sowie bezüglich der Implementierung von Monitoring- und Controlling-Instrumenten in den Lärmaktionsplan.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 21 08.07.2020 Bürger</p>	<p>Einwendungen zum Entwurf des LAP III für die Stadt Wuppertal gem. Artikel 8, Absatz 7 der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie</p> <p>1. Obsolete Auslösekriterien</p> <p>Erforderliche Korrektur: Herabsetzung der Schwellenwerte von 70 db(A) am Tage und 60 db(A) bei Nacht auf die vom Umweltbundesamt empfohlenen mittelfristigen Auslösekriterien von 55 db(A) am Tage und 45 db(A) in der Nacht</p> <p>Das LK Argus-Gutachten sensibilisiert die lärmverursachenden Problemzonen im Stadtgebiet auf der Basis wissenschaftlich überholter, gesundheitsgefährdender Schwellenwerte von 70 db(A) am Tage und 60 db(A) bei Nacht. Die Lärmwirkungsforschung hat demgegenüber nachgewiesen, dass diese seit Jahrzehnten immer wieder unverändert strapazierten Schwellenwerte absolut ungeeignet sind, um die Bevölkerung vor krankmachenden Lärmimmissionen zu schützen. Dass der Straßenverkehrslärm Krankmacher Nr. 1 in Europa ist, hat jüngst noch einmal ein Bericht der Europäischen Umweltagentur (EEA) unterstrichen. In den Empfehlungen der WHO (vgl. hierzu: https://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf), in der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie L 189/12 vom 18.7.2002, im § 2 der Bundesimmissionschutzverordnung, in den Auslösekriterien für Lärmschutz des Bundesumweltamtes sowie in diversen Memoranden aus der Fachwelt (siehe dazu beispielsweise das Marwein-Memorandum aus Baden-Württemberg vom 21.2.2019) hat diese Erkenntnis schon seit Langem Eingang gefunden. Die dort zu entnehmenden Empfehlungen müssen in der vom Verkehrslärm besonders hoch belasteten Stadt Wuppertal Grundlage der Lärmaktionsplanung sein, wenn man es ernst meint mit der Gesundheitsprophylaxe der Bevölkerung.</p> <p>Da im Entwurf des LAP III diese Erkenntnisse und alle daraus resultierenden Empfehlungen ignoriert werden, kann er in dieser Form von der Stadt nicht verabschiedet werden. Erforderlich ist stattdessen eine generelle Herabsetzung der Auslösewerte, um einen für die Bevölkerung tatsächlich wirksamen Schutz vor dem ständig steigenden, überwiegend straßenverkehrsverursachten Lärm zu erreichen. Als Basis sind bis auf Weiteres die mittelfristigen Auslösekriterien des Bundesumweltamtes für Lärmschutz, 55 db(A) am Tage, 45 db(A) in der Nacht, sinnvoll.</p> <p>2. Unwirksamkeit des methodischen Ansatzes</p> <p>Erforderliche Korrektur: Umwandlung der bis dato rein ordnungsrechtlichen Verwaltung des Verkehrslärms in ein umfassendes, zielperspektivisch ausgerichtetes Management-Verfahren. Aufnahme aller relevanten städtischen Störquellen, einschließlich der Bundes- und Landstraßen, in den LAP</p> <p>Was ist das Ergebnis der bisherigen Lärmaktionsplanung der Stadt, die mit dem vorliegenden Entwurf bereits in ihre dritte Generation geht? Weder konnte nach dem bisherigen, ausschließlich ordnungsrechtlich angelegten Verwaltungskonzept der ständig steigende innerstädtische Verkehrslärm verhindert werden, noch wurde erreicht, dass die retrospektiv in akribischer Kleinarbeit mühsam herausgefundenen innerstädtischen Problemzonen in ihrer übergroßen Mehrheit tatsächlich beseitigt wurden. Das Gegenteil ist der Fall: Der Lärm nimmt zu. Dieser Ansatz, der das Problem in strukturkonservativer Manier lediglich auf dem Niveau der durch die EG-Umgebungsrichtlinie vorgegebenen Mindestanforderungen verwaltet, wie im Gutachten nachzulesen, zeitigt den bekannten Effekt, dass sich die Akten-/sprich: Lärmberge auf den Schreibtischen der Sachbearbeitung unbearbeitet zu stets höheren Türmen stapeln. Gar kein Ergebnis, weil es aus dem verengten ordnungsrechtlichen Blickwinkel des Planansatzes mangels konstaterter Nicht-Zuständigkeit herausfällt, erweist sich dieser Ansatz in Bezug auf die größten Lärmverursacher im Stadtgebiet. Diese sind mit der ehemaligen Stadtautobahn A 46, über die täglich mehr als 80.000 Fahrzeuge, überwiegend LKW, durch das Stadtgebiet rollen, sowie zukünftig und zusätzlich mit dem Ausbau der sog. Südtangente auf Autobahnniveau gegeben, zzgl. der das zentral durchziehenden Bundesstraßen. Die im Jahr 2018 nach den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) erfolgte Höchst-Stufung der ehemaligen Stadtautobahn zur Kontinentaltrasse der Stufe 0 dient zweifelsfrei ausschließlich dem Zweck, dem überregionalen Transitverkehr auf der West-Ost-Achse und hier insbesondere dem weiterhin exorbitant zunehmenden straßengebundenen Schwerlastverkehr Huldigung zu erweisen. Nur in diesem Zusammenhang erhält der parallel geplante Ausbau der sog. Südtangente (L418/L419) auf Autobahnniveau mit dem geplanten Anschluss an die A 1 in Höhe von Ronsdorf eine bedeutende, komplementäre Funktion. Denn ohne diesen Ausbau ist das verkehrsstrategisch übergeordnete Ziel, den bis 2030 selbst nach der nach Prognose des</p>	<p>Hierzu wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Auftrag und Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal Runde 3 ist es, für die vorhandenen Lärmkonfliktbereiche geeignete und nach Möglichkeit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Lärminderung aufzuzeigen. Dementsprechend erfolgt eine Konzentration auf ebensolche Handlungs- und Maßnahmenansätze (u.a. Fahrbahnsanierung, Geschwindigkeitsreduzierung, Straßenraumgestaltung).</p> <p>Eine Erweiterung des Maßnahmen- und Handlungsansatzes um Ansätze und Strategien der Stadt- und Verkehrsplanung sowie um Monitoring- und Controlling-Instrumente ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Ansätze und Instrumente in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden können oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrunden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollten, wird im weiteren Verfahren beraten.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Bundesverkehrsministeriums ungehemmt steigenden Schwerlastverkehr (dazu u.a.: Verkehrsverflechtungsprognose 2030) irgendwie Herr zu werden, nicht zu erreichen. Die Kriegskosten dieses Ansinnens, das in keinem Zusammenhang zu den städtischen Bedürfnissen steht, werden im Falle ihrer Realisierung um ein weiteres Mal die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wuppertal zu tragen haben. Was steht dazu im Entwurf des LAP III? Zunächst ist anzuerkennen, dass das Problem nach nicht mehr zu überhörenden Protesten aus der Bevölkerung im Wahrnehmungshorizont des Dezernats 1 zumindest sichtbar geworden ist. Bedauerlich nur, dass außer marginalen Randbemerkungen, aus denen das administrative Schulterzucken der Ordnungshüter noch am markantesten hervortritt, nichts weiter geschieht. Es wird auf „Nicht-Zuständigkeit“ verwiesen (so geschehen anlässlich der Gesprächsrunde im Rathaus am 13.11.2019), die allerdings mit einem qualitativ höherwertigen Planungsansatz, wie er in elaborierten und von der EU favorisierten Management-Ansätzen vorgeschlagen wird, zu neutralisieren wäre. Warum soll in Wuppertal nicht funktionieren, was z.B. in der Groß- und Landeshauptstadt Stuttgart, rd. 636 Tsd. Einwohner, Talkessel-Lage, möglich ist? Hier wurden prospektiv kurz-, mittel- und langfristige Ziele im Lärmaktionsplan definiert und zugleich Instrumente geschaffen, die der Zielkontrolle dienen (s. dazu: https://www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?laerm_imp_stuttgart_vision). Was machen Städte wie beispielsweise Paris, Wien, Ljubljana, Leiden anders und besser? Es gibt viele Beispiele, die zur Orientierung dienen können. Soll also der zur Beschlussfassung anstehende, mit großem Verwaltungsaufwand und kostenintensiv erstellte Lärmaktionsplan III nicht wie seine Vorgänger weitgehend zu Makulatur verkommen, ist es erforderlich, ihn so zu konzipieren, dass er, ohne sich hinter Zuständigkeitsrängeleien, knappe Mittel und Personalnotargumenten zu verschansen, eine ganzheitliche Problemerkennung ermöglicht. Der Auftrag lautet, prospektiv Ziele zu definieren und Instrumente zu deren Umsetzung, einschließlich Zielkontrolle und korrekativer Steuerung, zu implementieren. In Bezug auf die stets und gern strapazierten Verhinderungsargumente darf man mit dem vorgeschlagenen Ansatz ebenfalls auf eine Zielperspektive und auf durchaus auch unkonventionelle Lösungswege gespannt sein. Und schließlich: Beweist nicht selbst der mächtige Kämmerer der Stadt seit einiger Zeit durch sein verändertes, Bürgernähe demonstrierendes äußeres Erscheinungsbild, dass er flexibel und veränderungsfähig ist? Was nun wiederum hoffen lässt, dass ihm auch eine in Nuancen veränderte Prioritätensetzung des städtischen Haushalts zu Gunsten der Gesundheitsfürsorge seiner Stadtbewohner gelingen wird.</p> <p>3. Unzureichende Konkretisierung der Messverfahren Erforderliche Korrektur: Detailgenau Darlegung der durchgeführten Lärm-Messungen im gesamten Stadtgebiet Wie bereits aufgezeigt, mangelt es dem Planentwurf unter den gegebenen Implikationen weitgehend an Wirksamkeit. Die massiven Lärmprobleme der Stadt werden zum größten Anteil von Jahr zu Jahr ungelöst mehr vor sich hergeschoben als tatsächlich wirksam behoben. Davon gibt der nun vorliegende Entwurf beredt Auskunft. Von Lärmaktion kann keine Rede sein. Die dokumentierten Lärmmessungen der Lärmkontor GmbH lassen zudem in ihrer nebulösen Darlegung weder einen Rückschluss auf die objektiv vorhandene Lärmbelastung der Bevölkerung zu, noch ermöglichen sie realistische Rückschlüsse auf die Größe der de facto betroffenen Population. Um hier Aussagekraft zu erreichen, müssten gerade unter den topographisch schwierigen Bedingungen, wie sie in Wuppertal gegeben sind, das Wie und vor allem Wo der Messungen exakt nachvollziehbar sein. Wer hat gemessen? Wie wurde gemessen? Wo wurde gemessen? Wo wurde nicht gemessen? Auf welcher Höhe fanden die Messungen statt? Wurden die Bauhöhen der Häuser berücksichtigt? Wurden die bebauten Höhenlagen mit einbezogen? Wurden Messungen an den bebauten Randlagen auf dem gesamten Abschnitt der durch Wuppertal führenden A 46, an den Bundesstraßen, an den Landstraßen L418/L419 mit einbezogen? Wie hoch wäre der Anteil der betroffenen Population unter Verwendung weniger stark die Gesundheit gefährdender Schwellenwerte, wie sie beispielsweise vom Umweltbundesamt empfohlen werden? Der Entwurf macht hierzu nur spärliche, nicht nachvollziehbare Angaben und solange dies nicht der Fall ist, müssen die eruierten Betroffenzahlen angezweifelt werden. Sie sind als Steuerungsparameter ungeeignet. Eine substantielle Nachbesserung ist erforderlich, die aller Voraussicht nach zu erheblich höheren Betroffenzahlen führen wird, als sie im Entwurf der Argus ausgewiesen sind.</p> <p>4. Primat des störungsfrei fließenden Verkehrs Erforderliche Korrektur: Gesundheitsschutz ist wichtiger als Mobilität</p>	<p>Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend werden Lärmaktionspläne auf Basis der Lärmkartierung erarbeitet. Die Kartierung erfolgt mit einem rechnerischen Ansatz, der ebenfalls auf gesetzlichen Vorgaben basiert.</p> <p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkung zu Punkt 2 zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Die handlungsleitende Maxime im Entwurf zwischen der 'Ausgewogenheit des störungsfrei fließenden Verkehrs und dem Schutz der Bevölkerung' hat bis zum heutigen Tag niemals funktioniert. Der optimierte Ausbau des Straßenverkehrsnetzes hat stets ein exorbitant steigendes Verkehrsaufkommen, insbesondere beim straßengebundenen Schwerlastverkehr (Stichworte: effiziente Lieferketten, rollende Lagerhaltung) zur Folge gehabt und sowohl innerstädtisch wie überregional zu mehr Kraftwagen, verstopften Straßen und erhöhter Stauanfälligkeit geführt. Mehr und leistungsoptimierte Straßen führen zu mehr Individualverkehr, selbstverständlich auch für die werktätige Bevölkerung, von der unbeschränkte Mobilität verlangt wird und die unhinterfragte Bereitschaft, tagtäglich große Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz überwiegend mit dem privateigenen PKW zu überwinden. Dazu nur eine Zahl: Die Pendlerbewegungen für Wuppertal lagen 2018, annähernd im Verhältnis 1:1 zwischen Ein- und Auspendlern bei rd. 100 Tsd. (49.996:50.035).</p> <p>Die Bevölkerung hat trotz Lärmaktionsplanung stets den Kürzeren dabei gezogen und musste die krankmachenden Immissionen des Straßenverkehrs in kontinuierlich steigendem Ausmaß ertragen. 6,5 Millionen Europäer leiden nach Untersuchungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) inzwischen unter Schlafstörungen, für Millionen Europäer ist der EEA zufolge die verkehrsverursachte Lärmkulisse mit Gesundheitsproblemen verbunden, die bis zum Tod führen können. Wie hoch der Anteil der Wuppertaler Bevölkerung daran ist, geht aus dem Entwurf nicht hervor, der entgegen jeder Realität stoisch unterstellt, zwischen dem Verhältnis des schon längst nicht mehr „störungsfrei“ fließenden Verkehrs und dem Schutz der Bevölkerung bestehe Ausgewogenheit. Das Gegenteil ist der Fall. Von „Ausgewogenheit“ kann keine Rede sein. Dass das im Klagefall vor dem Europäischen Gerichtshof vor dem Hintergrund des mittlerweile chaotisch überbordenden, massiv umweltzerstörenden Verkehrsaufkommens Rechtsbestand haben soll, wage ich zu bezweifeln. Der gesellschaftliche Diskurs geht angesichts unserer massiven Klima- und Umweltprobleme derzeit in eine andere Richtung.</p> <p>Nichts davon nimmt der Entwurf zumindest in den Blick. Stattdessen verzettelt er sich wie schon seine Vorgängerversionen verwaltungstechnisch defensiv im Klein-Klein: Tempobegrenzung, andere Asphaltierung auf innerstädtischen Straßen, andere Verkehrslenkung etc. Natürlich ist auch das wichtig, aber eben nur ein kleiner Baustein, der wirkungslos bleibt, wenn er nicht zielperspektivisch in den gesamten Lärmverursachungskontext, also in einen ganzheitlichen Zusammenhang eingebaut wird. Bewirkt hat das Ganze bislang jedenfalls nicht, dass der Verkehrslärm innerstädtisch abgenommen und ein für die Gesundheit der Bevölkerung erträgliches Maß angenommen hat.</p> <p>5. Ruhige Gebiete</p> <p>Erforderliche Korrektur: Rücknahme der Heraufsetzung des Schwellenwertes für ruhige Gebiete im LAP III</p> <p>Eine kritische Würdigung der Chronologie der unter hohem Kostenaufwand aus Steuermitteln in Auftrag gegebenen Lärmaktionspläne führt wie dargelegt zu dem ernüchternden Ergebnis, dass diese in ihrer erwünschten Wirksamkeit bislang weitgehend ergebnislos geblieben sind. Nicht eine innerstädtische Lärminderung ist zu verzeichnen, sondern im Gegenteil eine ständig steigende Lärmverschmutzung. Wie nun auf administrativer Seite versucht wird, diesem Widerspruch zu begegnen, wird im neuen Entwurf des LAP beispielhaft am Umgang mit den sog. ruhigen Gebieten besonders deutlich. Schon 2013 nutzte die Stadtverwaltung, von Argus sinnig formuliert, „ein weites Spektrum der zur Verfügung stehenden Auswahlkriterien zur Ausweisung der ruhigen Gebiete“. Die akustischen Auswahlkriterien wurden mit 50 db(A) für den Lärm des Straßenverkehrs, der Schwebebahn und den gewerblichen IVU-Anlagen festgelegt, lediglich für den durch die Eisenbahn verursachten Lärm kam unter „Beachtung des in deutschem Recht geltenden Schienenbonus von 5 db(A)“ der höhere Wert von 55 db(A) in Ansatz. Dass diese Kriterien auf den überörtlichen Straßenverkehr bezogen kaum jemals eingehalten wurden, lässt sich am Wohngebiet Boltenberg besonders gut verdeutlichen. Das im LAP II als ruhiges Gebiet definierte Wohngebiet liegt, eingekesselt zwischen der A 46 und der L 418, im Westen Wuppertals und ist, ebenso wie das angrenzende Naherholungsgebiet Burgholz, tagtäglich den fulminanten Immissionen dieser stark frequentierten Straßenzüge ausgesetzt.</p> <p>Der Boltenberg ist auch insofern ein gutes Beispiel, weil hier durch die Pläne des Bundes und des Landes, mit dem Ausbau der A 46 und der sog. Südtangente eine Ringautobahn für den überregionalen Transitverkehr in und durch Wuppertal zu schaffen, den Bewohnern des Gebietes unter Ignoranz aller schon bestehenden Probleme zukünftig eine nochmals exorbitante Lärmsteigerung zugemutet wird. Die administrative Reaktion auf diese Herausforderung besteht nun nicht etwa darin, alles zu tun, um das Gebiet zumindest in seinem jetzigen Status, der die Zielvorgabe des LAP II im Übrigen niemals erreicht hat, zu schützen. Stattdessen werden sie im neuen Entwurf um 5 db(A) heraufgesetzt! Im LAP ist zu lesen: „Als</p>	<p>Hierzu wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p>

Stadt Wuppertal
Lärmaktionsplan
Runde 3
Anlage 5 zum
Abschlussbericht
14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>akustisches Kriterium wird LDEN 55 db(A) für alle Lärmarten angewendet.“ Hier ist im kompletten Bericht einige der wenigen Stellen erreicht, die einmal prospektiv eine Weiche stellen, allerdings nicht in Richtung Lärmschutz für die Anwohner, sondern im Kniefall vor dem störungsfrei fließenden (Schwerlast-)Verkehr, der zukünftig mit Sicherheit massiv steigen wird. So wird vermittelt eines Tricks erreicht, dass entgegen jeder Realität das schon jetzt alles andere als „ruhige Gebiet“ weiterhin als solches deklariert werden kann und für die Zukunft keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden müssen. Ein angenehmer, durchaus öffentlichkeitswirksamer Effekt tritt wie nebenbei hinzu, der darin besteht, dass mit der nach EU-Recht im Übrigen unzulässigen Hochsetzung der einmal in Runde II festgelegten db-Werte für ruhige Gebiete deren Kartierung sich geändert hat: „Dadurch werden größere Gebiete identifiziert“, so nachzulesen im Kapitel 8 des Entwurfes. Man kann das Ganze auch 'green-washing' nennen.</p> <p>Völlig ad absurdum geführt würde diese Haltung im Übrigen, sollten sich die im Amtsblatt der Stadt Wuppertal vom 1.7.2020 aufgeführten 3 Bebauungspläne für den Boltenberg, die im Rahmen des Regionalplans Düsseldorf auf der Suche nach neuen, allgemeinen Siedlungsgebieten erstellt worden sind, realisieren. Ohne Skrupel, derzeitige Grün- und Erholungsflächen dem Siedlungsfraß zu opfern, soll nach den Plänen der Stadt u.a. ein allgemeines Siedlungsgebiet für mehr als 100 neue Wohneinheiten auf den nahtlos an die L 418 angrenzenden Wiesen entstehen, ohne dass seitens der Stadtverwaltung Lärmschutzforderungen an Straßen NRW zum Schutz des ruhigen Gebietes formuliert werden. Über beide Tatbestände kann man nur den Kopf schütteln.</p> <p>6. Verkehrswende Erforderliche Korrektur: Implementierung als Zielvorgabe in den LAP</p> <p>Alle bisher im LAP behandelten Themen stehen weit entfernt von dem gesellschaftlich und politisch gewollten Ziel, eine qualitative Verkehrswende zu erreichen, die in gesundheitsprophylaktischer wie ökologischer Hinsicht die nicht erneuerbaren Ressourcen unseres Planeten schont, die Lebensqualität der Bevölkerung erhöht und die Gesundheit der Menschen nicht länger riskant ins Kalkül setzt. Die hier angeführten Anregungen zu einer Korrektur des Planentwurfes LAP III sind als Minimalforderungen zum Schutz der Bevölkerung vor ständig weiter steigenden Verkehrsbelastungen und krankmachenden Lebensbeeinträchtigungen zu verstehen. Zu dem großen gesellschaftlichen Ziel einer Verkehrswende, die den automobilen Individualverkehr nicht länger zum Zentralgestirn der Mobilität erhebt und zu der sich alle staatlichen und kommunalen Gliedkörper unserer Republik verpflichtet haben, können auch sie nur wenig beitragen. Dazu bedarf es mehr. Festzustellen bleibt: Das Ansinnen, mit strukturkonservativ bedingter Ohnmacht dem rollenden Donnerrollen Einhalt gebieten zu wollen, ist zum Scheitern verurteilt. Es fehlt an Visionen und an einer ganzheitlichen Sicht auf die Problematik. Um die Quellen des Lärmgewitters zum Versiegen zu bringen, muss sich notwendig der Blick auf die Problematik erweitern. Dazu gehört die Bereitschaft, von anderen Städten, die bereits weiter sind, zu lernen, mit Instituten und wissenschaftlichen Einrichtungen, von denen Wuppertal einige Schwergewichte vorweisen kann, zu kooperieren, die Bürgerschaft transparent, umfassend und kontinuierlich zu informieren, zu involvieren und mitentscheiden zu lassen und vieles mehr. Um nur einige Entwicklungsaufgaben zu benennen: Vonnöten ist eine weitgehend autofreie Innenstadt, ein für den Bürger attraktiver Ausbau des ÖPNV und des schienengebundenen Fernverkehrs, innerstädtische Priorität für Fußgänger und Fahrradfahrer, eine Rückstufung der A 46 auf ihre ursprüngliche Funktion, Heraushalten des kontinentalen, straßengebundenen Schwerlastverkehrs in Ost-West-Richtung aus dem Stadtgebiet. Kurzum: Soll es in puncto Lärminderung für die Stadt ernsthaft einen Schritt nach vorn geben, müssten sämtliche Planungen auf ein qualitativ höheres Niveau gehoben werden.</p> <p>7. Bürgerbeteiligung Es bleibt zu hoffen, dass die von mir und von weiteren Bürgerinnen und Bürgern, Initiativen und Bürgervereinen vorgetragene Einlassungen, Anmerkungen und Kritiken zum vorliegenden Entwurf des LAP III von den gewählten Repräsentanten des Bürgerwillens auf allen Ebenen der kommunalen Gliederung ernst genommen und entsprechend gewürdigt werden, sodass sie zu konkreten Handlungsaufträgen an die städtische Kommunalverwaltung führen. Wieviel Vertrauen setzen die politisch gewählten und administrativ Verantwortlichen in ihre Bürgerschaft? Inwieweit ist deren Beteiligung erwünscht? Dass dieser Umstand durchaus nicht selbstverständlich ist, hat den Soziologen Sherry Arnstein bereits in den sechziger Jahren veranlasst, seine „Ladder of Citizen Participation“ zu entwickeln (Arnstein, Sherry R. (1969): „A Ladder of Citizen Participation“, Journal of the American Planning Association, Vol. 35, No. 4, 216-224). Auf Grundlage seines Modells sind über die Jahre weiter ausdifferenzierte Modelle der Bürgerbeteiligung und eine Vielzahl</p>	<p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkung zu Punkt 2 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>von Initiativen zur Schaffung einer echten Bürgerbeteiligung entstanden. Die Bürgerbeteiligung in Angelegenheiten des Lärmschutzes ist nicht zuletzt auf Grund der hohen Bedeutung des Themas nach europäischem Recht zwingend vorgeschrieben und außerordentlich wichtig. Bleibt zu hoffen, dass es in Wuppertal nicht bei einer lediglich inszenierten Beteiligung bleibt, sondern partnerschaftliche Kooperation, die Bereitschaft zuzuhören und die begründeten Anliegen der Bürgerschaft in die Beschlussfassung mit einfließen zu lassen, auch den politischen Repräsentanten und der Kommunalverwaltung ein echtes Anliegen sind.</p> <p>Wuppertal, den 8.7.2020</p>	
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 21:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 21 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten. Selbiges gilt bezüglich der Anregungen zur Erweiterung des Maßnahmen- und Handlungsansatzes der Lärmaktionsplanung um Ansätze und Strategien der Stadt- und Verkehrsplanung sowie bezüglich der Implementierung von Monitoring- und Controlling-Instrumenten in den Lärmaktionsplan.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 22 17.07.2020 Bürger/innen Wüsterfelder Weg</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, Ich wohne mit meiner Familie am Wüsterfelder Weg [REDACTED] Wuppertal. Straßenlärm bedeutet für uns eine sehr starke Belastung. Der Hauptlärmverursacher ist der Autoverkehr auf der Bundesautobahn 1. Als wir 2006 unser Haus bezogen, boten hohe Bäume als Grenze zur Autobahn noch einen gewissen natürlichen Lärmschutz. Inzwischen wurden diese aber entfernt und stattdessen wurde eine Mauer errichtet, die allerdings in keinsten Weise einen Lärmschutz bietet. Im Gegenteil empfinden wir seitdem einen wesentlich höheren Lärmpegel. Wir bitten Sie daher, unser Wohngebiet in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Unseres Erachtens wäre beispielsweise schon eine Temporeduzierung auf dem Autobahnabschnitt eine Möglichkeit, den Lärm zu reduzieren und etwas erträglicher zu machen. Zum Beispiel könnte man auch in der Nacht eine Geschwindigkeitsbeschränkung einführen, die man auch schon anderenorts an Autobahnabschnitten in der Nähe von Wohngebieten eingeführt hat. Wir hoffen, dass Sie Maßnahmen ergreifen können, die starke Lärmbelastung durch den Autobahnverkehr für unser ansonsten schönes Wohngebiet zu reduzieren. Über eine Antwort würden wir uns freuen. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Der in der Stellungnahme angesprochene Abschnitt der BAB 1 wurde in der Lärmaktionsplanung behandelt. Für den besagten Abschnitt der BAB 1 erfolgten im Jahr 2012 Sanierungsmaßnahmen. Weitere bauliche Maßnahmen sind nicht geplant. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie zum Beispiel eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes, werden aufgrund der geringen Anzahl an lärmbeeinträchtigten Personen oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung Wuppertal und der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ($L_{DEN} / L_{Tag} 70 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{Night} / L_{Nacht} 60 \text{ dB(A)}$), basierend auf der derzeit geltenden Rechtsgrundlage im Sinne der Verhältnismäßigkeit keine Umsetzungsmöglichkeiten gesehen.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 22:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 22 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Stadt Wuppertal

Lärmaktionsplan

Runde 3

Anlage 5 zum

Abschlussbericht

14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 23 19.07.2020 Herr Schulte Stadtverordneter</p>	<p>Sehr geehrte Frau Bennink, seit Jahren engagiere ich mich als Stadtverordneter der CDU im Rat der Stadt Wuppertal für den Lärmschutz auf der A46. Jedoch kann das nur ein kleiner Teil sein. Denn ein großer Teil des Lärms geht auch von der Märkischen Straße aus, besonders im oberen Teil der Märkischen Straße. Also wenn Sie von der A46 Ausfahrt Wichlinghausen (Märkische Straße 165) bis zur Firma Axalta. Denn besonders die LKW's mit mehr als 22 Tonnen machen die Straße kaputt und den Lärm aus, um nicht zu sagen unerträglich. Vor diesem Hintergrund bitte ich um Aufnahme der Märkischen Straße in den Aktionsplan und um entsprechende Maßnahmen gegen den Lärm. Mit schönem Gruß Michael Schulte CDU Stadtverordneter im Rat der Stadt Wuppertal</p>	<p>Abschnitte der Märkischen Straße wurden mit dem Lärmaktionsplan als Lärmbrennpunkte definiert. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Die Auswertung der Lärmkartierung weist insgesamt 182 Lärmbrennpunkte in Wuppertal aus. Für all diese Straßenabschnitte besteht ein Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung. Die Aktionsplanung verfolgt das Ziel, möglichst innerhalb des (regelmäßigen) 5 Jahresturnus viele Maßnahmen umzusetzen. Für eine Behandlung aller 182 identifizierten Lärmbrennpunkte stehen unterdessen keine finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund musste aus Gründen der Effizienz eine Fokussierung auf eine geringere, handhabbare Anzahl an Lärmbrennpunkten erfolgen. Die Auswahl erfolgte nach einem in der Fachverwaltung abgestimmten Bewertungsprinzip. Für eine Maßnahmenplanung ausgewählt wurden die lärmkritischsten Bereiche Wuppertal, die zugleich auch Handlungsspielräume für lärmindernde Maßnahmen bieten. Die Märkische Straße ist mit nicht drunter. Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess. Eine Fortschreibung ist gesetzlich vorgegeben (5 Jahresturnus). Dabei kann es sich anbieten, auch weitere Straßenabschnitte mit Handlungsbedarfen in die Maßnahmenplanung mit aufzunehmen – zum Beispiel auch Abschnitte der Märkischen Straße.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 23:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 23 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 24 21.07.2020 Bürger Einmündung der L81 in die L411 in Beyenburg	<p>Guten Tag,</p> <p>nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern auch in den Außenbezirken der Stadt gibt es erhebliche Lärmbelastungen. Wir wohnen an der Einmündung der L81 in die L411 in Beyenburg. Hier sind es vor allem Motorräder, die bei schönem Wetter und vor allem an Wochenenden oft unerträglichen Lärm verursachen. Dazu kommen Autos aus der Tuning-Szene, die ebenfalls mit Klappenauspuffanlagen Lärm bis an die Schmerzgrenze verursachen. Unterhaltungen im Garten und auf der Terrasse müssen wegen des Lärms immer wieder unterbrochen werden. Das nimmt seit Jahren leider immer mehr zu. Helfen würde hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, die auch aus anderen Gründen angebracht wäre. Ferner Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen. Hilfreich wäre natürlich auch, wenn technische Einrichtungen, wie Klappenauspuffanlagen, die nur dazu dienen, einen "kernigen Sound" zu verursachen, vom KBA keine Zulassung bekämen. Leider kann man Fahrzeuge mit dieser Ausstattung immer noch ab Werk ganz legal bestellen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal werden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Der in der Stellungnahme angesprochene Straßenabschnitt wurde lärmkartiert. Eine Überschreitung der v.g. Auslösewerte liegt jedoch nicht vor. Dementsprechend kann für diesen Straßenabschnitt keine Betrachtung in der Lärmaktionsplanung erfolgen.</p> <p>In Bezug auf die Anwendung niedrigerer, für die Lärmaktionsplanung Wuppertal zu verwendender Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 24:	<p>Die Stellungnahme Nr. 24 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 25 21.07.2020 Bürger Schützenstraße	Guten Tag /Abend Ich habe im Lärmaktionsplan gestöbert und leider die Schützenstraße im Wuppertal - Barmen vermisst. Der Bereich von der Kreuzung Leimbacherstr. Schützenstr. In Richtung Autobahn ist seit geraumer Zeit eine beliebte Rennstrecke, den Berg hinauf knallen bis zur Schelltankstelle. Sehr beliebt bei Fahrzeugen mit sogenannten Klappenauspuffanlagen / Motorrädern. In den Morgenstunden sehr laut durch das starke aufkommen durch die Entsorgungsbetriebe. (Die Reinigung und Müllentsorgung unsere Stadt ist unbedingt notwendig und ich habe Hochachtung der Kollegen der Entsorgungsbetriebe) Durch die Bauweise der Gebäude ist die Schützenstraße wie ein Kessel so dass die Motoren Geräusche von den Häusern zurückgeworfen wird. Erwägen Sie dort auch ein Tempolimit von 30 Km/h oder 40 Km/h. Wenn Ja dann ist das schön, wenn nein warum nicht?	Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal werden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Der in der Stellungnahme angesprochene Straßenabschnitt wurde lärmkartiert. Eine Überschreitung der v.g. Auslösewerte liegt jedoch nicht vor. Dementsprechend kann für diesen Straßenabschnitt keine Betrachtung in der Lärmaktionsplanung erfolgen. In Bezug auf die Anwendung niedrigerer, für die Lärmaktionsplanung Wuppertal zu verwendender Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 25:	Die Stellungnahme Nr. 25 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten.	

Stadt Wuppertal

Lärmaktionsplan

Runde 3

Anlage 5 zum

Abschlussbericht

14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 26 12.07.2020 Bürgerin Am Brögel</p>	<p>Sehr geehrte Frau Bennink, mit großem Interesse habe ich gestern im Lokalfernsehen den Bericht über die Maßnahmen der Stadt Wuppertal zur Lärmbekämpfung verfolgt und auch auf Ihrer Internetseite gelesen. Grundsätzlich ist das natürlich eine sehr gute Sache, die die Stadt hier in Angriff nimmt. Zwei Anmerkungen habe ich allerdings noch dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wir wohnen seit fast 30 Jahren in der Strasse "Am Brögel" in Unterbarmen. Hier ist bereits seit vielen Jahren Zone 30. Das Problem ist, dass 9 von 10 Fahrzeugen, insbesondere LKW's und Transporter, aber auch immer mehr PKW's, sich in keinsten Weise daran halten. Was sich durch hohe Lärmbelästigung, insbesondere in den frühen Morgenstunden bemerkbar macht. In den Jahrzehnten, in denen wir hier wohnen, haben wir hier noch nie Geschwindigkeitsmessungen feststellen können. Das wäre aber doch sehr wünschenswert, wenn ich man die Bürger vor Lärmbelästigung schützen möchte. In diesem Zusammenhang ist mir auch völlig unverständlich, warum am Ende der Wartburgstrasse, sowie in der Farbmühle, die beide keine Zone 30 Strasse darstellen, Schweller angebracht sind, die die Autofahrer automatisch zum Langsamfahren zwingen. Solche Massnahmen, wenn schon keine Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, wünschen wir uns am Brögel auch. Hier befindet sich ein Senioren/Gemeindezentrum der Kirche, ein Spielplatz und ein Kindergarten und die meisten Fahrzeuge benutzen diese Strasse als schnelle Alternative zur Friedrich-Engels-Allee. Vielleicht haben Sie ja die Möglichkeit, dies einmal zu prüfen. - zum anderen ist der "Glockenterror" der Hauptkirche eine sehr große Lärmbelästigung, die uns jedesmal aus dem Schlaf reißt, wenn es nicht schon der Verkehr getan hat. Ich denke, es gibt keine sinnvolle, logische Erklärung dafür, dass jeden Morgen, von Montag bis Freitag um 7:00 Uhr diese Glocken ohrenbetäubend läuten. Die Zeiten, in denen die Kirchenglocken geläutet haben, um den Bürgern die Uhrzeit mitzuteilen, sind doch wohl seit ein paar Jahrhunderten vorbei. Kirchendienste, wie Hochzeiten, Taufen, Beerdigungen o.ä. finden mit Sicherheit nicht morgens um 7:00 statt. Ebenso wenig wie Gottesdienste. Also bleibt die Frage: warum belästigt uns die Kirche jeden morgen mit diesem Lärm??? Ich mag mir gar nicht ausdenken, wie schlimm das für Menschen im Schicht- und Wechseldienst sein muss, die sich vielleicht gerade eine Stunde vorher zum Schlafen gelegt haben. Das macht Menschen krank! <p>Auch hier bitte ich Sie, einmal zu prüfen. Vielen Dank. Mit freundlichem Gruß</p>	<p>Grundlage für die Lärmaktionsplanung und die damit zu erfolgende Maßnahmenplanung ist die Lärmkartierung. Die Kartierung erfolgt in Wuppertal entsprechend den gesetzlichen Vorgaben für alle Hauptverkehrs- und sonstigen Straßen, soweit diese sonstigen Straßen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen (§ 4 der 34. BImSchV). Der in der Stellungnahme angesprochene Straßenabschnitt ist kein Teil des lärmkartierten Straßennetzes. Somit kann und wird er im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt.</p> <p>Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird jedoch an die zuständige Stelle in der Stadt Wuppertal weitergeleitet.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung behandelt Lärmkonflikte, die dem Grunde nach vom Verkehr (Straße, Schiene, Flugverkehr) und von ausgewählten industriellen Anlagen ausgehen. Der in der Stellungnahme angesprochene Lärm des Glockenspiels fällt nicht darunter. Somit kann und wird er im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 26:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 26 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Stadt Wuppertal
Lärmaktionsplan
Runde 3
Anlage 5 zum
Abschlussbericht
14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 27 25.07.2020 Bürgerin Am Timpen</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, Wir haben ein Anliegen, da die Schwelmer Strasse durch Strassenschäden in keinem guten Zustand ist und die Schwerlast vorübergehend, bzw. die Strasse als Rennstrecke benutzt wird. Das ist hauptsächlich am Wochenende. Dann ist es unsagbar laut. Könnte in naher Zukunft hier nicht auch ein Flüsterasphalt Abhilfe schaffen? Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Abschnitte der Schwelmer Straße wurden mit dem Lärmaktionsplan als Lärmbrennpunkte definiert. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Die Auswertung der Lärmkartierung weist insgesamt 182 Lärmbrennpunkte in Wuppertal aus. Für all diese Straßenabschnitte besteht ein Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung. Die Aktionsplanung verfolgt das Ziel, möglichst innerhalb des (regelmäßigen) 5 Jahresturnus viele Maßnahmen umzusetzen. Für eine Behandlung aller 182 identifizierten Lärmbrennpunkte stehen unterdessen keine finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund musste aus Gründen der Effizienz eine Fokussierung auf eine geringere, handhabbare Anzahl an Lärmbrennpunkten erfolgen. Die Auswahl erfolgte nach einem in der Fachverwaltung abgestimmten Bewertungsprinzip. Für eine Maßnahmenplanung ausgewählt wurden die lärmkritischsten Bereiche Wuppertals, die zugleich auch Handlungsspielräume für lärmindernde Maßnahmen bieten. Die Schwelmer Straße ist mit nicht drunter. Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess. Eine Fortschreibung ist gesetzlich vorgegeben (5 Jahresturnus). Dabei kann es sich anbieten, auch weitere Straßenabschnitte mit Handlungsbedarfen in die Maßnahmenplanung mit aufzunehmen – zum Beispiel auch Abschnitte der Schwelmer Straße.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 27:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 27 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 28 27.07.2020 Arbeitsgruppe A 46 still im Forum:Mirke Malerstraße</p>	<p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan III der Stadt Wuppertal</p> <p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,</p> <p>es ist zu begrüßen, dass in vorliegenden LAP auch die Lärmsituation an den Autobahnen vor allem an der A 46 bewertet wurde. Leider spiegelt die Bewertung nicht die Lärmbeeinträchtigung der Autobahn für die Stadt Wuppertal wieder.</p> <p>Bei der Informationsveranstaltung am 13.11.2019 des Dezernates wurde informiert, dass der LAP kein Instrument ist, um Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in die Wege zu leiten sondern eine Art Monitoringsystem, das die Lärmbetroffenheit dokumentiert und die Hotspots benennt, für die in anderen Planungen Maßnahmen zur Lärmreduzierung erarbeitet werden sollen. Es wäre sehr schön, wenn diese Zielsetzung gerade bei der Betrachtung und Bewertung des Autobahnlärms vor allem an der A 46 verfolgt würde. Denn in dem jetzt vorliegenden LAP wird die Betroffenheit der dort lebenden Menschen eher niedrig gerechnet. Wie der LAP ausführt, wird in den nächsten Jahren die Autobahn A 46 grundlegend saniert und ertüchtigt, um ihrer Bedeutung als Kontinentaltrasse, die sie überraschend geworden ist, zu genügen. Damit die Stadt Wuppertal gegenüber den planenden Behörden des Bundes (zurzeit Straßen.NRW, ab 2021 wohl die Bundesautobahn GmbH) Argumente und Fakten erhält, um sich für mehr Lärmschutz an der gesamten A 46 im Stadtgebiet einzusetzen, hätte der LAP eine Unterstützung sein können. Leider ist diese Chance bisher durch den vorliegenden Entwurf nicht genutzt worden.</p> <p>Die Arbeitsgruppe A 46 still im Forum:Mirke schlägt deswegen folgende Ergänzungen im LAP vor:</p> <p>1. Grenzwerte</p> <p>Im LAP werden die sehr hohen Lärmwerte von 70 dB / 60 dB als Richtwerte vom Gutachter eingesetzt. Der LAP schreibt an sich keine Grenzwerte vor.</p> <p>Forderung: Bei der Analyse der von Lärm betroffenen Menschen sollten für die Berechnung der Lärmwerte an der A 46 mindestens die Werte der Lärmvorsorge herangezogen werden bzw. die vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Grenzwerte.</p> <p>Begründung: Straßen.NRW hat in öffentlicher Veranstaltung versichert, dass die Lärmwerte der Lärmvorsorge (z.B. im Bereich Mirke) von 64 dB /54 dB (Werte gelten für Mischgebiete) als Grenzwerte für Lärmschutzmaßnahmen an der A 46 angewandt werden. Im LAP werden allerdings für die A 46 die Lärmwerte 70 dB / 60 dB genutzt. Die Anzahl der von Autobahnlärm betroffenen Menschen (so könnte man das unterstellen) wird dadurch „schön gerechnet“. Der Gutachter weist auch darauf hin, dass bei den niedrigeren Schwellenwerten von 65 dB / 55 dB (empfohlene Grenzwerte des UBA) Überschreitungen an Wohngebäuden entlang der gesamten A 46 auftreten.</p> <p>Der LAP sollte die Werte für Mischgebiete von 64 dB /54 dB der Lärmvorsorge zur Ermittlung der von Lärm betroffenen Personen heranziehen. Eine Anwendung dieser Grenzwerte könnte die weite Ausdehnung der Lärmfelder entlang der Autobahn deutlich aufzeigen. So lässt sich eine realistische Anzahl der von Lärm betroffenen Personen darstellen. Das Problem Autobahn kann damit nicht nur für das Mirker Quartier sondern für die gesamte Stadt deutlich gezeigt und die Notwendigkeit geeigneter Maßnahmen begründet werden.</p> <p>2. Die Standardberechnung der LAP-Werte zeigt die Lärmbelastung der A 46 ungenügend</p> <p>Zur Berechnung der Lärmausbreitung entlang der Autobahn gibt die für den LAP vorgeschriebene Berechnungsmethodik kein realistisches Bild. Die Lärmverbreitung der A 46 wird dadurch erheblich unterschätzt.</p> <p>Forderung:</p> <p>Im Rahmen des LAP ist die Fehlerquote zu berechnen oder abzuschätzen und der Anzahl der von Lärm Betroffenen hinzuzurechnen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Methodik der Lärmberechnung bei den Lärmkarten geht von der Lärmwirkung in 4 m Höhe über Gelände aus. Da entlang der Autobahn meist Lärmschutzwände mit einer Höhe von ca. 4 m angebracht sind, sind diese Streckenabschnitte für den LAP unkritisch, wie auch die Festlegung der Hotspots im LAP zeigt. Da aber viele der in dem Korridor der Autobahn gebauten Häuser die Lärmwände überragen bzw. auf den angrenzenden Hügel gebaut wurden und die Lärmwände hier oft keinen guten Schutz bieten, wird bei der</p>	<p>Hierzu wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend werden Lärmaktionspläne auf Basis der Lärmkartierung erarbeitet. Die Kartierung erfolgt mit einem rechnerischen Ansatz, der ebenfalls auf gesetzlichen Vorgaben basiert.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Messmethode des LAP die Lärmverbreitung unterschätzt, mit der Folge, dass die Anzahl der betroffenen Personen zu niedrig liegt. Dies führt zu einem falschen Bild und zu einer Unterschätzung der Anzahl von Lärm betroffener Anwohner an der A 46.</p> <p>3. Temporeduzierung auf der A 46</p> <p>Der Gutachter prüft als einzige Maßnahme für die Lärmreduzierung an den Autobahnen eine Temporeduzierung allerdings nur punktuell an den (aus unserer Sicht mit falschen Grenzwerten berechneten) Hotspots.</p> <p>Forderung:</p> <p>Die Hotspots sind neu mit den o.g. Grenzwerten zu berechnen. Die vorgeschlagene Temporeduzierung ist mit der zuständigen Behörde für die gesamte Autobahn entlang der Siedlungsbereiche zu besprechen und abzustimmen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Temporeduzierung kann kurzfristig eine Reduzierung des Autobahnlärms erreichen. Sie ist geeignet den von Lärm betroffenen Anwohner zu zeigen, dass das Problem Lärmschutz angegangen wird.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, dass im LAP für die A 46 mit den zuständigen Straßenbaulastträgern keine weiteren Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Stadtgebiet Wuppertal erarbeitet werden. Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung an der A 46 ist sicher nur eine von mehreren Möglichkeiten zur Verbesserung der Lärmsituation.</p> <p>4. Zuständige Behörden</p> <p>Die Stadt Wuppertal wird als zuständige Behörde für den LAP genannt. Dass für lärmreduzierende Maßnahmen an Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen Abstimmungen mit den dafür zuständigen Straßenbaulastträgern bzw. andere zuständigen Behörden gesucht werden müssen, bleibt hier außer Betracht.</p> <p>Forderung:</p> <p>Für die neu berechneten Hotspots an der A 46 sind mit dem Straßenbaulastträger der A 46 geeignete Maßnahmen zu Reduzierung des Lärms zu erarbeiten und im LAP zu dokumentieren.</p> <p>Begründung:</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, dass im LAP für die A 46 mit den zuständigen Straßenbaulastträgern keine weiteren Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Stadtgebiet Wuppertal erarbeitet werden. Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung an der A 46 ist sicher nur eine von mehreren Möglichkeiten zur Verbesserung der Lärmsituation.</p> <p>Fazit: Die Stadt Wuppertal sollte den LAP nutzen, um die hohe Betroffenheit der an der Autobahn lebenden Personen zu dokumentieren, um deutlich zu machen, dass der Handlungsbedarf hier erheblich ist. Dies ist mit der jetzt vorliegenden Ausarbeitung nicht gelungen. Die Stadt sollte darüber hinaus den LAP nutzen, um mit dem zuständigen Straßenbaulastträger die Lärmbelastung in Wuppertal durch die A 46 zu thematisieren, um Verbesserungen zu erreichen.</p> <p>In Wuppertal gibt es verschiedene Initiativen, die sich für mehr Lärmschutz an der A 46 einsetzen und damit für ruhigere Lebensverhältnisse in Wuppertal engagieren. Sie setzen sich bei Straßen.NRW und auch bei der Bundesregierung gemeinsam für besseren Lärmschutz der an der Autobahn lebenden Personen ein. Der LAP muss dafür eine geeignete Datenbasis und Unterstützung geben, um die Notwendigkeit für mehr Lärmschutz zu untermauern. Das Engagement der Initiativen sollte durch die Stadt Wuppertal unterstützt werden.</p> <p>Eine Kopie der Mail erhalten auch die Fraktionen</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p> <p>Arbeitsgruppe A 46 still im Forum:Mirke</p>	<p>Bezüglich der in der Lärmaktionsplanung zu verwendenden Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Im Hinblick auf die Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplanes für die Bundesautobahnen plant die Stadt Wuppertal Abstimmungsgespräche mit der für die Autobahnen zuständigen Behörde.</p> <p>Für die BAB 46 sind für die nächsten Jahre eine Reihe von Umbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen geplant. Diese liegen im Zuständigkeitsbereich der für die Autobahnen zuständigen Behörde. Darin enthalten sind u.a. auch Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schallschutz (Einbau eines lärmabsorbierenden Asphalts, Neubau bzw. Verbesserung der Lärmschutzwände, Lärmschutzkonzepte). Der Lärmaktionsplan befasst sich mit den darüber hinaus bestehenden Handlungsmöglichkeiten.</p> <p>Dier Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkungen zu Punkt 3 zur Kenntnis genommen.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 28:	Die Stellungnahme Nr. 28 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 29 13.08.2020 Arbeitsgruppe A 46 still im Forum:Mirke</p>	<p>Sehr geehrter Herr Reimann, mit Interesse habe Ihre Präsentation des LAP am Dienstag verfolgt. Aus meiner Sicht ist der LAP III, was die städtischen Straßen betrifft, gut analysiert und die Maßnahmen zur Lärmreduzierung gut hergeleitet. Als Mitglied einer Verkehrsinitiative freue ich mich, dass die Politiker*innen sich jetzt intensiver mit den Ergebnissen auseinandersetzen und auf Umsetzung von Maßnahmen drängen wollen. Der LAP III gibt dazu eine gute Grundlage.</p> <p>Dass ich als Mitglied in der Arbeitsgruppe „A 46 still“ nicht mit der Darstellung der Autobahnen in Wuppertal zufrieden bin, wird Sie nicht verwundern. Auf einen Aspekt zu den Sanierungsmaßnahmen an der A 46 möchte ich Sie hinweisen. Straßen.NRW hat in öffentlicher Veranstaltung und auch in den Unterlagen, die dann im Netz eingestellt wurden, darauf hingewiesen, dass sie für die Baumaßnahmen die Grenzwerte für Lärmvorsorge und nicht die für Lärmsanierung heranziehen werden. Das halte ich für einen wichtigen Aspekt, der im LAP auch entsprechend berücksichtigt werden muss, in dem die Hotspots für diese Grenzwerte dargestellt werden müssen.</p> <p>Es gibt im LAP sonst 2 unterschiedliche Eindrücke, die sich widersprechen. Zum einen wird durch die Lärmkarten deutlich, dass das größte Lärmproblem in Wuppertal die Autobahnen sind. Zum andern zeigt sich anhand der Karte mit den Hotspots, dass an den Autobahnen wegen der geringen Anzahl und den meist punktuellen Abschnitten nur geringe Probleme bestehen.</p> <p>Während die Herleitung der Maßnahmen für die städtischen Straßen im LAP wichtig ist, können diese bei den Autobahnen vor allem wegen der Sanierung der A 46 erst mit dem zuständigen Straßenbaulastträger im Rahmen der zukünftigen Planungen erarbeitet werden.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Arbeitsgruppe „A 46 still“ im Forum:Mirke</p>	<p>Bezüglich der in der Lärmaktionsplanung zu verwendenden Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Die Anwendung der aktuell geltenden Grenzwerte zur Lärmvorsorge als Auslösewert zur Lärmaktionsplanung für die Abschnitte der Bundesautobahnen ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie deren Anwendung in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden kann oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrounden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollten, wird im weiteren Verfahren beraten.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 29:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 29 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten. Selbiges gilt auch bezüglich der Anwendung der aktuell geltenden Grenzwerte zur Lärmvorsorge als Auslösewert zur Lärmaktionsplanung für die Abschnitte der Bundesautobahnen.</p>	

Stadt Wuppertal
Lärmaktionsplan
Runde 3
Anlage 5 zum
Abschlussbericht
14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 30 27.07.2020 Bürgerin</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Rahmen der Gesamtmaßnahme des Ausbaus der L418, sowie des Umbaus des Lichtscheider Kreisels, würden wir als AnliegerInnen für den Lärmaktionsplan gerne einige Anmerkungen machen. Als Anrainer der Oberbergischen Straße sind wir unmittelbar von den Maßnahmen und den Auswirkungen des Umbaus auf Lichtscheid betroffen. Wie in der WZ am Freitag, den 06.12.2019 geschrieben wurde, ist die Errichtung einer Ampelanlage an der Kreuzung Oberbergische Straße Ecke Müngstener Straße geplant. Allerdings müssen wir leider feststellen, dass die Einrichtung einer temporären Baustellenampel die Lärmproblematik, welches sowieso schon durch das hohe Verkehrsaufkommen auf Lichtscheid, sowie der unmittelbaren Nähe zwischen Gewerbegebiet und Wohngebieten (Certoplastfabrik, Baumarkt- und Supermarktanlieferungen und -verkehr), weiter erhöht durch das stetige Anfahren und die laufenden Motoren bei Rotphasen. Gerade mit Blick auf die Fertigstellung des Ausbaus der Parkstraße ist wohl mit einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens und somit einer erhöhten Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen. Der 2016 gemessene, gesundheitsbelastende Lärmpegel von 55-70dB (A) im Bereich der Wohnbebauung entlang der Oberbergischen Straße (Geoportal Wuppertal), wird daher heutzutage deutlich höher sein, was auch der Lärmschutzaktionsplan zeigt, in dem Teile der Oberbergischen Straße als neu kartierte Lärmbrennpunkte aufgeführt werden. Daher würden wir uns gerne für die Wiederherstellung des Kreisverkehrs aussprechen, um einen besseren Verkehrsfluss und somit eine geringere Lärmbelästigung zu erreichen.</p> <p>Des Weiteren halten wir die Ausschilderung einer Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Kreisverkehrs von 30-40 km/h für sinnvoll. Dies würde zum Einen das Unfallrisiko verringern, da bisher die Autos, die in den Kreisverkehr fahren, mit einer unterschiedlichen Geschwindigkeit aufeinander treffen (Oberbergische Straße 50 km/h, Müngstener Straße 50 km/h, Böhler Weg 30 km/h). Vor allem der Hauptstraßencharakter der Oberbergischen Straße führte oft zu einer erhöhten Geschwindigkeit und Vorfahrtsgefühl. Weiße Querstreifen, deren Abstand zum Kreisverkehr hin geringer wird, könnte zur Einhaltung der Begrenzung beitragen und die Aufmerksamkeit der AutofahrerInnen erhöhen. Durch eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit könnte außerdem eine Emissionsreduzierung bewirkt werden, sowie eine Verbesserung der Luftwerte und den, durch Hitze und Emissionen sowieso schon strapazierten Wald, schonen.</p> <p>Wir würden die oben genannten kostenarmen Anpassungen als Anrainer sehr begrüßen, da dies unsere und die Wohnqualität der Nachbarn sehr verbessern würde und einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.</p> <p>Vielen herzlichen Dank und mit freundlichem Gruß</p>	<p>Abschnitte der Oberbergischen Straße wurden mit dem Lärmaktionsplan als Lärmbrennpunkte definiert. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{Night} > 60$ dB(A) verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Die Auswertung der Lärmkartierung weist insgesamt 182 Lärmbrennpunkte in Wuppertal aus. Für all diese Straßenabschnitte besteht ein Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung. Die Aktionsplanung verfolgt das Ziel, möglichst innerhalb des (regelmäßigen) 5 Jahresturnus viele Maßnahmen umzusetzen. Für eine Behandlung aller 182 identifizierten Lärmbrennpunkte stehen unterdessen keine finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund musste aus Gründen der Effizienz eine Fokussierung auf eine geringere, handhabbare Anzahl an Lärmbrennpunkten erfolgen. Die Auswahl erfolgte nach einem in der Fachverwaltung abgestimmten Bewertungsprinzip. Für eine Maßnahmenplanung ausgewählt wurden die lärmkritischsten Bereiche Wuppertals, die zugleich auch Handlungsspielräume für lärmindernde Maßnahmen bieten. Die Oberbergische Straße ist mit nicht drunter. Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess. Eine Fortschreibung ist gesetzlich vorgegeben (5 Jahresturnus). Dabei kann es sich anbieten, auch weitere Straßenabschnitte mit Handlungsbedarfen in die Maßnahmenplanung mit aufzunehmen – zum Beispiel auch Abschnitte der Oberbergischen Straße.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 30:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 30 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 31 29.07.2020 Herr Brodmann Fraktionsvorsitzender SPD, BV Vohwinkel</p>	<p>Lärmaktionsplan – Telefonat mit Herrn Brodmann, Fraktionsvorsitzender SPD, BV Vohwinkel am 29.07.2020</p> <p>Herr Brodmann fragte nach einem Hardcover-Exemplar des LAP. Ich habe ihn auf die Möglichkeit der Einsichtnahme bei der Offenlage im Rathaus hingewiesen. Er hatte Verständnis, dass es keine Vielzahl an Hardcover-Exemplaren gibt. Des Weiteren bat er darum, den Maßstab der Lärmkarten zu verbessern, d. h. zugunsten der Lesbarkeit zu vergrößern. Dieser Hinweis sollte an Herrn Reimann weitergegeben werden.</p> <p>Seine Frage, warum nicht die WHO-Empfehlungen für Lärmpegel herangezogen werden, habe ich damit begründet, dass aus dem letzten LAP und der aktuellen Lärmkartierung noch viele offene Lärmbrennpunkte vorliegen und bislang kaum Maßnahmen umgesetzt worden sind, so dass eine Ausweitung der Lärmbrennpunkte derzeit keinen Sinn macht.</p> <p>Herr Brodmann lobte die Arbeit der Verwaltung und kündigte an, sich bei Fachfragen zum Thema erneut an unser Team zu wenden.</p> <p>In Bezug auf das Web-Seminar hatte er Fragen zur Anmeldung. Ich habe ihn diesbezüglich an Herrn Jacken verwiesen.</p> <p>gez. Sven Funke</p>	<p>Die Lärmkarten der Stadt Wuppertal können auf dem Geoportal der Stadt Wuppertal angesehen werden. Hier sind auch Details darstellbar. Die Lärmkarten finden Sie unter folgendem Link: http://geoportal.wuppertal.de/deegree/invoke.jsp?wmc=wmc_LAERM</p> <p>In Bezug auf die Anwendung niedrigerer, für die Lärmaktionsplanung Wuppertal zu verwendender Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 31:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 31 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 32 01.08.2020 Bürger Schellenbecker Straße</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, trotz lockerer Bebauung ist es in der Schellenbecker Straße laut! Manchmal sehr laut!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autobahn A46, je nach Windrichtung, heftig laut! - Haupt-Durchgangsstraße für einen hinzugewachsenen Stadtteil. - Laute WSW Busse. <p>Die Schellenbecker Straße stammt noch aus der „Pferdekarrenzeit“, war damals „modern“. Bis zum Bau der „Stadtautobahn“ Sackgasse, ländliche, enge, ruhige Vorstadtstraße. Leise O-Busse für den Nahverkehr. Durch Öffnung der Sackgasse nach Norden wird sie plötzlich zur Haupt-Durchgangsstraße. Die Stadtplanung versäumt den wachsenden, nördlichen Stadtteil verkehrsgerecht an die Stadt Wuppertal anzubinden! Der gesamte Verkehr zwingt sich durch 2½ Ein-, Ausfahrstraßen (in die falsche Richtung!). Die enge Straße trägt die Haupt-Verkehrslast Richtung Wuppertal, AB Auffahrt Wichlinghausen.</p> <p>Verbesserungsvorschlag zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung: Tempo Zone 30' ab Ab Brücke nach Norden (die sehr engen Straßen dort beruhigen die Zone) und Neue Beschilderung ‚Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30' in der Schellenbecker Straße.</p> <p>Begründung: Die Schellenbecker Straße gehört zu einer ausgewiesenen „Tempo Zone 30“. Die große Zone lässt „Tempo 30“ evtl. vergessen, verdrängen, nicht beachten. 2 gerade, relativ übersichtliche, aber enge Abschnitte verleiten zum ‚Gehenlassen‘. Die Geschwindigkeit ist häufig zu hoch! Bei „Helden“ manchmal sehr hoch! Ein guter, sichtbarer Maßstab sind Fahrschulwagen, sie fahren leise 30 km/h. Vor Blitzern (Schaumlöffel, Wichlinghauserstraße) ist Tempo 30 ganz anders! Auf Straßen mit Schildern „Höchstgeschwindigkeit 30“ und aktuell „40“ auch anders! Diese Schilder werden besser beachtet und respektiert. Die vorgeschlagene, neue Beschilderung ist einfach und kostengünstig. Es gibt nur 1 Neben-Weg Einmündung. Die Lärminderung kann wirkungsvoll, schnell und einfach durchgeführt werden. Leider gibt es dieses Verkehrszeichen in Deutschland nicht. „Erinnerung!“ Tempo 30. Würde vielleicht auch helfen. Ich weiß, es gibt keine Schule, kein Altersheim und, und, und ... Aber! Die „Tempo 30“ Zone ist aus gutem Grund eingerichtet worden! Funktioniert in unserer Straße aber nicht! Der Durchgangsverkehr ist oft nicht beruhigt! Die großen, schweren WSW Gelenkbusse (manchmal zu schnell) lärmen bergauf und heulen bergab vor der Kurve (Motorbremse)! Die Autobahn rauscht oder schallt je nach Windrichtung!</p> <p>Es ist zu laut! „Lärm macht krank!“ Jeden Monat einmal in Zeitungen oder TV. Schlafen bei offenem Fenster, geht gar nicht! Schlafen bei geschlossenem Fenster, nachts ja, morgens, na ja, Weckdienst.</p> <p>Mögliche, kostspielige Abhilfen: Lärmschutzfenster einbauen, Wohnungsumbau.</p> <p>Ich lade Sie gerne in den Hauptverkehrszeiten (morgens und abends) zu einer Hörprobe, Lautstärkemessung oder zu einem Mittagsschläfchen bei geöffnetem Fenster in meine Wohnung ein!</p> <p>Ich freue mich auf Ihre Stellungnahme.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Anlage: Antwortschreiben der WSW auf meine Anfrage: Sind die neuen Gelenkbusse lauter? WZ Artikel zu „Tempo 30“ zur Lärminderung.</p>	<p>Grundlage für die Lärmaktionsplanung und die damit zu erfolgende Maßnahmenplanung ist die Lärmkartierung. Die Kartierung erfolgt in Wuppertal entsprechend den gesetzlichen Vorgaben für alle Hauptverkehrs- und sonstigen Straßen, soweit diese sonstigen Straßen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen (§ 4 der 34. BImSchV). Der in der Stellungnahme angesprochene Straßenabschnitt Schellenbecker Straße ist kein Teil des lärmkartierten Straßennetzes. Somit kann und wird er im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt.</p> <p>Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird jedoch an die zuständige Stelle in der Stadt Wuppertal weitergeleitet.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 32:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 32 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 33 07.08.2020 Bürger</p>	<p>Besonders in den Abendstunden bis tief in die Nacht lärmen manipulierte Kfz auf der Fr.-Ebert-Straße, beschleunigen und rasen und sind oft lauter als Kampfpanzer. Als Anwohner wird man aus dem Schlaf gerissen und bekommt Herzrasen. Eine Überwachung und ein nächtliches Zweiradverbot (sic!) könnte die Lage verbessern.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p>Die Grundlage der Lärmaktionsplanung der Runde 3 ist die aktuell gültige Lärmkartierung mit Stand Oktober 2017. Die Kartierung erfolgt in Wuppertal entsprechend den gesetzlichen Vorgaben für alle Hauptverkehrs- und sonstigen Straßen, soweit diese sonstigen Straßen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen (§ 4 der 34. BImSchV). In Lärmemissionen in der Kartierung werden unter anderem auf Grundlage der in den kartierten Straßen vorliegenden Verkehrsstärken, der Verkehrszusammensetzung, der geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Fahrbahnoberfläche berechnet. Die Berechnung erfolgt nach gesetzlichen Vorgaben. Die Ergebnisse bilden den jährlichen zu erwartenden Mittelwert ab. Sonderereignisse, wie in der Stellungnahme geschildert („manipulierte Kfz“) können mit der Kartierung nicht abgebildet werden und sind somit auch kein Gegenstand der (als planerisches Instrument dienenden) Lärmaktionsplanung. Hier müssen andere Instrumente (ordnungspolitische Instrumente) greifen. Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird an die zuständige Stelle in der Stadt Wuppertal weitergeleitet.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 33:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 33 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Stadt Wuppertal

Lärmaktionsplan

Runde 3

Anlage 5 zum
Abschlussbericht

14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 34 09.08.2020 Bürger	Sehr geehrte Damen und Herren, vor Hausnummer Linde 72, 42287 Wuppertal befindet sich ein Entwässerungsschacht am Überweg, deren Umfassung gebrochen ist. Fahren LKW's (vor allem leere mit Anhänger) Richtung Autobahnauffahrten über die beschädigte Stelle, scheppert es gewaltig. Diese Schwachstelle müsste ihnen bekannt sein, da früher Reparaturversuche gemacht wurden. Am besten wäre aus unserer Sicht eine Verlegung des Entwässerungs- schachtes. Es stellt sich sowieso die Frage, ob die Überquerungshilfe noch erforderlich ist, da der Kindergarten Linde geschlossen wurde. Bitte sorgen sie für eine Reparatur so schnell wie möglich. Ich würde mich freuen, von ihnen zu hören und verbleibe mit freundlichen Grüßen	Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird an die für die Straßenunterhaltung zuständige Stelle in der Stadt Wuppertal weiter- geleitet.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 34:	Die Stellungnahme Nr. 34 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 35 18.08.2020 Bürgerin</p>	<p>Guten Tag, Ich wohne oberhalb der Wuppertalbrücke an der A 1, Am Wüsterfelder Weg. Mit Bedauern habe ich zur Kenntnis genommen, dass dieser Abschnitt nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt wird. Bei einer durchschnittlichen Lärmbelastung von mehr als 68 Dezibel und mehr, sowohl am Tag als auch in der Nacht, ist mir das völlig unverständlich. Die Fenster beim Schlafen geöffnet zu halten ist kaum möglich. Als wir hierher zogen hat man auf die damals noch nicht stehende Schutzwand verwiesen. Dieser Lärmschutz hat bei uns hier oben nichts gebracht. Ganz im Gegenteil, die vielen Bäume die weichen mussten haben doch zumindest im Sommer einiges aufgefangen. Es ist in den letzten Jahren und seit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung, unterhalb der Blombachtalbrücke um ein Vielfaches lauter geworden, wir freuen uns inzwischen über jeden Stau, denn dann ist es erträglich. Ich denke eine generelles Tempolimit auf 100 km/h wäre hier sehr hilfreich. Ob sich daran gehalten wird, ist eine andere Sache. Der anfängliche Lockdown in der Coronakrise war für uns ein Segen. Es war so wenig los auf der Autobahn. Wenn wir im Garten sitzen, kann man oftmals denken die Autobahn führt vor der Tür vorbei. Ich lade Sie gerne mal ein, sich selber ein Bild davon zu machen. Für uns Anwohner wäre es erfreulich, wenn man diesen Abschnitt auch im Lärmaktionsplan berücksichtigen könnte. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Der in der Stellungnahme angesprochene Abschnitt der BAB 1 wurde in der Lärmaktionsplanung behandelt. Für den besagten Abschnitt der BAB 1 erfolgten im Jahr 2012 Sanierungsmaßnahmen. Weitere bauliche Maßnahmen sind nicht geplant. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie zum Beispiel eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes, werden aufgrund der geringen Anzahl an lärmbeeinträchtigten Personen oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung Wuppertal und der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ($L_{DEN} / L_{Tag} 70 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{Night} / L_{Nacht} 60 \text{ dB(A)}$), basierend auf der derzeit geltenden Rechtsgrundlage im Sinne der Verhältnismäßigkeit keine Umsetzungsmöglichkeiten gesehen.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 35:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 35 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 36 24.08.2020 BI - Südlicher Boltenberg</p>	<p>Einwände zum Entwurf der „Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Wuppertal“ - Drucksache VO/0420/20 vom 04.05.2020</p> <p>Ein Lärmaktionsplan besteht konzeptionell aus einem Sachstandsteil und einem Aktionsteil. Beides kann auf mehrere Punkte verteilt sein. Inhaltlich ist der Sachstandsteil laut EU-Umgebungslärmrichtlinie auf die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ bezogen, unabhängig von der Quelle und deren Baulastträgerschaft! Im vorliegenden Entwurf der Firma LK ARGUS ist der Sachstandsteil äußerst unzureichend ausgeführt. Ansätze zu einem Sachstandsteil, die noch im LAP Stufe II (2014) enthalten waren, sind begründungslos gekürzt oder gestrichen. Eine semantisch einseitige Interpretation der Bezeichnung „Aktionsplan“ rechtfertigt keineswegs das Fortlassen der Sachstandsproblematik oder schreibt dies gar verbindlich vor. In Sachsen beispielsweise gibt es über 50 LAPs „ohne Maßnahmenplan“. Oder: Der „Lärmaktionsplan“ ist nicht gleich dem „Maßnahmenplan“. Und: der gesamte Plan ist fortzuschreiben, nicht nur der „Maßnahmenteil“. Und auch: „Fehlende Zuständigkeit“ ist kein Argument, wichtige Lärmprobleme im LAP nicht zu behandeln! Andere Städte in NRW können hier als Beispiel dienen. Wesentliche, vorgegebene Ziele des LAP – sowohl gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie als auch gemäß Ausführungsbestimmungen des Landes NRW 2) – sind nur mit Hilfe eines gut ausgearbeiteten Sachstandsteils erreichbar. Zu diesen Zielen gehört die „Beteiligung der Öffentlichkeit“ ebenso wie die Forderung nach „wechselseitiger Verzahnung mit anderen Planungen“. Wir fordern/regen an, den Entwurf in diesem Sinne zu ergänzen und auszubauen. Überdies sollte festgelegt werden, dass Sachstandsbeschreibungsteile in Aktualisierungen des LAP nur begründet fortgelassen oder reduziert werden.</p> <p>Konkret schlagen wir folgende vier Punkte vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> Der Abschnitt 2.3 des LAP II (2014) wird unter dem etwas allgemeineren Titel „Analyse von Entwicklungen mit Wechselwirkungen zur Lärmproblematik“ aktualisiert und ausgebaut. Erforderlich ist die Ergänzung um einen Abschnitt mit Entscheidungen und Forderungen der Stadt zur Lärmproblematik und um einen Abschnitt, welcher auf zukünftig zu erwartende Konflikte mit Bund oder Land im Lärmimmissionsbereich durch die Fernstraßenentwicklung verweist. Gegenüber 2014 hat sich diesbezüglich vieles erheblich verändert, was zu dokumentieren wäre. Der Abschnitt 1.2 des Entwurfes sollte nicht einfach aus dem LAP Stufe II abgeschrieben, sondern ergänzt und aktualisierend ausgearbeitet werden. Dabei sollte sorgfältig unterschieden werden zwischen <ol style="list-style-type: none"> rein deskriptiven, die verschiedenen Lärmauswirkungen vergleichbar quantifizierenden Skalen – wie denen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, den (noch immer zu erarbeitenden) konkreten Zielvorstellungen der Stadt und den durch diverse Verordnungen und technische Bedingungen gegebenen Auslösewerten. <p>Im Sinne der oben genannten Ziele „Beteiligung der Öffentlichkeit“ und querschnittsorientierter „Verzahnung mit anderen Planungen“ dürfen diese drei Aspekte auf keinen Fall miteinander vermischt oder verwechselt werden, wie das im vorliegenden Entwurf vielfach der Fall ist.</p> Die Abschnitte 2 und 3 des Entwurfs sollten so umgearbeitet werden, dass interessierte Bürger Zugangswege zu verfügbarer Information über den Belärmungsstatus ihres Wohngebiets und dessen Bewertung finden. Die Diskussion des Status sollte eher an den zu beschließenden Zielvorstellungen der Stadt als an den im Entwurf gewählten, aber wenig sachgerechten und überdies veralteten Auslösewerten ausgerichtet sein, welche 6 dB(A) über den aktuellen Sanierungswerten des Bundes für Fernstraßen liegen. Die Abschnitte 2 und 3 des Entwurfs sind durch die Einführung eines Monitoringsystems zu ergänzen, welches jedem Bürger zeigt, ob und wie sich der Belärmungsstatus seines Wohngebiets seit dem letzten LAP verändert hat, wiederum mit Ausrichtung auf die zeitgestaffelten Zielvorstellungen der Stadt. 	<p>Der sogenannte „Sachstandsteil“ wurde auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Materialien erarbeitet. Er genügt den gesetzlichen Anforderungen an die Lärmaktionsplanung.</p> <p>Eine Erweiterung des Lärmaktionsplanes ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Erweiterung in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden kann oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrounden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollte, wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Die erwünschte Erweiterung des Lärmaktionsplanes ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Erweiterung in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden kann oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrounden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollte, wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Die erwünschte Erweiterung des Lärmaktionsplanes ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Erweiterung in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden kann oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrounden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollte, wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Die Lärmkarten der Stadt Wuppertal können auf dem Geoportal der Stadt Wuppertal angesehen werden. Hier sind auch Details, wie der „Belärmungsstatus“ eigens ausgewählter Bereiche darstellbar. Die Lärmkarten finden Sie unter folgendem Link: http://geoportal.wuppertal.de/deegree/invoke.jsp?wmc=wmc_LAERM</p> <p>In Bezug auf die Anwendung niedrigerer, für die Lärmaktionsplanung Wuppertal zu verwendender Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Eine Erweiterung des Lärmaktionsplanes um Monitoring- und Controlling-Instrumente ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Ansätze und Instrumente in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden können</p>

Stadt Wuppertal
Lärmaktionsplan
Runde 3
Anlage 5 zum
Abschlussbericht
14. Juni 2021

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Punkt 3 und 4 bilden zusammen eine Art Minimalvoraussetzung dafür, dass sich der LAP tatsächlich mit den Lärmproblemen aller Bürger befasst, die unter erheblichen Lärmbelastigungen leiden.</p> <p>Anmerkungen:</p> <p>5. Abschnitt 1.2 des Entwurfs zu den Lärmwerten ist einfach abgeschrieben. Das was aus (2.2-LAP II 2014) in (1.4.-LAP III 2020) übernommen ist, kann nur als „dürftig“ bezeichnet werden. So wird weder auf das auch von der Stadt monierte Fehlen eines Gesamtgutachtens zur Verkehrsentwicklung im Ballungsraum Wuppertal eingegangen, noch auf das Problem eines nachhaltigen Schallschutzes auf den langen Talbrücken des Sonnborner Kreuzes nebst zugehörigen Beschlüssen der Stadt (2 Bürgeranträge nach §24 GO vom 28. März 2018, VO/0293/18/Neufassung und insbesondere VO/0754/18: 2 Bürgeranträge zur Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen am Sonnborner Kreuz im Lärmaktionsplan, letzter Absatz!) usw. All dieses gehört in eine adäquate Sachstandsbeschreibung hinein. Wieso in 4.7 Tabelle 24 die Sanierungswerte, nicht aber die „Gesundheitswerte“ genommen werden, ist unklar. Usw.</p> <p>6. RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008</p> <p>7. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wird nicht nur von der EU-Umgebungslärmrichtlinie verlangt, sondern deutlich auch von dem einschlägigen Runderlass 2) des Landes NRW: <i>„Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine besondere Bedeutung zu. Die Bürgerinnen und Bürger tragen dazu bei, dass aus ihrer Kenntnis vor Ort die Gegebenheiten im Wohnumfeld so gut wie möglich gestaltet werden. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen.“</i> Nach unseren eigenen langjährigen Erfahrungen kann der Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form nicht als Basis einer Diskussion mit betroffenen Bürgern über ihre Lärmprobleme dienen, da bei solchen Diskussionen unvermeidlich Themen aus dem fehlenden Sachstandsbereich angesprochen würden.</p> <p>8. Die Vernetzung mit anderen Planungen und lärmbezogenen Vorhaben, die allgemein im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist, benötigt ebenso einen sorgfältig ausgearbeiteten und abgestimmten Sachstandsteil, wie auch vom Runderlass 2) ausdrücklich gefordert wird: <i>„Lärmaktionspläne wirken sich auf andere Planungen wie z.B. Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne aus. Ihre Verknüpfung ermöglicht eine gesamtplanerische Problemlösung und –vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden.“</i> Auch diese geforderte Funktion ist mit der vorgelegten Form des LAP III kaum zu realisieren – etwa als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung. Der Runderlass geht sogar weiter, indem er konkrete Forderungen zur wechselseitigen Abstimmung stellt (Ein Punkt übrigens, der im Bereich der Regionalplanung zur Zeit brandaktuell ist!): <i>„Gemäß § 47 d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Abs. 3 BImSchG sind bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne auch die Festlegungen von Raumordnungsplänen auf überörtlicher Ebene (insbesondere Regionalpläne) je nach ihrer Bindungswirkung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Umgekehrt sind planungsrechtliche Festlegungen eines Lärmaktionsplans bei der Aufstellung überörtlicher Raumordnungspläne zu berücksichtigen. Wichtig ist insofern eine wechselseitige Abstimmung dieser Planungen im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses, in den auch die Träger der Landes- und Regionalplanung einzubeziehen sind.“</i> Wie soll eine „wechselseitige Abstimmung“ erfolgen, wenn die zugehörigen Fragen im LAP weder benannt noch diskutiert werden, wenn im LAP der Stufe III keinerlei Zielvorstellungen entwickelt werden?</p> <p>9. Der nicht speziell vorinformierte Leser des Entwurfes wird mit folgendem Problem konfrontiert: Einleitend heißt es dort:</p>	<p>oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrounden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollten, wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkungen zu den vorherigen Punkten zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkung zum Sachstandsteil zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkung zum Sachstandsteil zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkung zum Sachstandsteil und zum Punkt 1 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkung zum Sachstandsteil und zum Punkt 4 zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p><i>„Der Nutzen und die Vorteile der Lärmaktionsplanung sind vielfältig. Beispielhaft zu nennen sind: Reduktion der Geräuschbelastung, Gesundheitsschutz und -vorsorge“ ...</i></p> <p>Im Sinne des Managementansatzes der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist das korrekt. Das sind in der Tat Ziele der EU-Umgebungslärmrichtlinie, mit konzeptionell neuen Vorstellungen über die Vorgehensweisen in der Lärmbekämpfung, welche über das in der BRD übliche, rein ordnungsrechtliche Prozedere hinausgehen. Als zu ziehendes Fazit des vorliegenden, rein ordnungsrechtlich ausgestalteten „Lärmaktionsplanes Stufe III“ müsste es dagegen heißen:</p> <p><i>Der Nutzen und die Vorteile der (vorliegenden) Lärmaktionsplanung sind vielfältig. Beispielhaft zu nennen sind für die vorliegende Fortschreibung der Strategie des LAP Stufe II in die Stufe III: Angestrebte Reduktion der Geräuschbelastung für etwa 4% der Wuppertaler Bevölkerung im Sanierungsbereich. (Für weitere 6% der Bevölkerung im bereits gesundheitsgefährdenden Lärmbereich erfolgt keinerlei Einbezug, so dass für sie sogar eine zukünftige Erhöhung der Lärmbelastung möglich ist. Dasselbe gilt für alle weiteren sich durch den Verkehrslärm erheblich belästigt fühlenden Bürger.)</i></p> <p>Zur Vermeidung solcher (einer konstruktiven Bürgerbeteiligung keineswegs förderlichen) Diskrepanz sollte der Entwurf zumindest ein sinnvolles Monitoringsystem entwickeln, was mit den vorhandenen Daten sicher machbar ist. Und die Verwaltung sollte aufmerksam werden, wenn in einer Straße die nächtliche Belastung etwa von 66 auf 69dB(A) steigt.</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 36:	<p>Die Stellungnahme Nr. 36 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten. Selbiges gilt bezüglich der Ergänzungen des Lärmaktionsplanes um einen Sachstandsteil, Erweiterung des Maßnahmen- und Handlungsansatzes der Lärmaktionsplanung um Ansätze und Strategien der Stadt- und Verkehrsplanung inklusive einer Definition planerischer Ziele und die Implementierung eines Monitoringansatzes in den Lärmaktionsplan.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 37 24.08.2020 BI - Südlicher Boltenberg</p>	<p>A46 aus dem Blickwinkel einer Verkehrsplanung Wuppertal 2030</p> <p>Ausgangslage. Die A46 in Wuppertal wurde einst als Stadtautobahn durch/über bewohntes Gebiet zur verkehrlichen Entlastung der Talachse konzipiert und gebaut. Sie soll in Zukunft aus Bundessicht eine (lokal gesehen problematische!) Doppelfunktion erfüllen. Dabei ist eine auf Dauer einseitige Entwicklung zu Lasten der Stadt zu befürchten.</p> <p>Aktuelle Vorgänge. Drei Vorgänge werden für die kommenden Generationen speziell in ihrem Zusammenwirken die verkehrliche Situation Wuppertals entscheidend mitprägen:</p> <p>(a) die anstehenden Baumaßnahmen entlang der A46, vornehmlich in Form von Brückenerneuerungen für den Schwerstverkehr,</p> <p>(b) die beabsichtigte Schließung der „Südtangente“ mit Bypassfunktion zur A46,</p> <p>(c) die per Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau 07/2018 des BMVI ausgewiesene Einstufung der A46 in die Verbindungsfunktionsstufe VFS 0 (kontinental) nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN, mit dazugehöriger Kategorie AS 0.</p> <p>[Die Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) bilden eine auf die Raumplanung bezogene Planungshilfe, über welche „Kategorien“ für einzelne Streckenabschnitte festgelegt werden. Diese wiederum legen zum Zwecke der Vergleichbarkeit eine Reihe von Streckencharakteristika, Zielgrößen und Bewertungen fest. Solche verkehrstechnischen Vorgaben dürften - einmal fixiert - ein verbindliches Eigenleben auf Kosten der ursprünglichen Funktion der A46 als Stadtautobahn für Wuppertal entwickeln. Letztere würde zumindest eine zusätzliche Einstufung in die Verbindungsfunktionsstufe 2 oder gar 3 und die Kategorie AS II erfordern.]</p> <p>Integrierte Verkehrsplanung für den Raum Wuppertal. Von großer Wichtigkeit wird die Formulierung der Belange und Ziele der Stadt Wuppertal und deren rechtzeitige Einspeisung in den notwendigen Gestaltungsprozess zwischen Stadt und Bund sein. Dabei ist der in vielerlei Hinsicht zutreffende Sonderfallcharakter Wuppertals herauszuarbeiten und zu berücksichtigen, welcher sich nur schwer in das RIN-Schema einpassen lässt.</p> <p>Die ToDos. Im Zusammenhang mit der Problematik der integrierten Netzgestaltung gewinnen folgende Punkte für den Lebensraum Wuppertal besondere Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formulierung verkehrlicher Zielvorgaben für Wuppertal (z.B.: Pendlerverkehre, Minderung der Überlast und Stauanfälligkeit sowie Steigerung der Verkehrssicherheit auf der A46 (Gefahrguttransporte) durch Audits) - Vorsorgliche Zielvorgaben und Schutzmaßnahmen für die Wohnbevölkerung der Stadt bei den anstehenden Baumaßnahmen (a): <ul style="list-style-type: none"> o z.B. Brückenneubauten im Bereich des Sonnborner Kreuzes, welche hinsichtlich ihrer Statik auch spätere, umfassende Lärmschutzmaßnahmen ermöglichen o durchgehendes OPA - Eine nachvollziehbare Gesamtanalyse der als Folge des Zusammenwirkens der o.g. Sachverhalte (a)-(c) für 2030 zu erwartenden Verkehrsentwicklung im Raum Wuppertal (A46 / Südtangente). Zu beachtende Aspekte werden im Anhang genannt. - Welche informellen und rechtlichen Möglichkeiten bestehen, damit die städtischen Belange bei der Festlegung verkehrlicher Parameter und Bewertungen wahrgenommen werden? Es ist zu befürchten, dass sich auf Bundesebene derartige Festlegungen als Folge der Einstufung der A46 in die Kategorie AS 0 von selbst ergeben werden, ohne die genannte Doppelfunktion der A46 zu berücksichtigen. Beispielsweise hinsichtlich <ul style="list-style-type: none"> o der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A46 etwa aus Gründen der innerstädtischen Verkehrsstabilität und Immissionslasten o Einschränkungen für Gefahrguttransporte durch Wohngebiete o dem Erhalt der vorhandenen Anschlussstellen im Wuppertaler Stadtbereich o der VFS-Ausweisung der „Südtangente“ als A46-Bypass im Rahmen der RIN <p>Einige wichtige Aspekte einer aussagekräftigen Verkehrsanalyse 2030 für den Raum Wuppertal im Durchgangsverkehr des Kontinentalnetzes</p>	<p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<ul style="list-style-type: none"> - Grenzüberschreitender Metropolverkehr - Südtangenten-Projekt: Modellierung der Entlastungsfunktion für die A46 - Entwicklung des Schwerverkehrs inklusive Gigaliner - Aufteilung Tag/Nachtverkehr und Bypassbetrieb - Transparente verkehrliche Kenndaten - Implikationen und Strategie von Telematik (weiträumige Verkehrsumlenkung) - Nächtlicher Güterverkehr bei autonomem Fahren - Gefahrgutproblematik im Stadtautobahnbereich <p>In den vorliegenden Gutachten zu den anstehenden Einzelbaumaßnahmen (L419n/Südtangente und 6streifiger A46-Ausbau in Vohwinkel)</p> <ul style="list-style-type: none"> - sind weder diese Aspekte berücksichtigt noch - werden aktuelle Verkehrsdaten für die Verkehrsmodellierung verwendet und - die Problematik des Zusammenwirkens der Vorgänge (b) und (c) bleibt unbeachtet. 	
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 37:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 37 macht keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 38 31.08.2020 Bürgerverein Sonnborn-Zoo-Varresbeck</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zum vorliegenden Entwurf „Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Wuppertal“, Drs. VO/420/20 vom 4.5.20 nehmen wir fristgerecht in aller Kürze wie folgt Stellung: Große Chancen eröffnet die Lärmaktionsplanung für die Zukunftsentwicklung unserer Stadt Wuppertal und ihrer Bürger. Den möglichen Chancen wird aber leider die vorliegende Ausarbeitung aus unserer Sicht nicht ausreichend gerecht, wirkt insgesamt defensiv, nicht hinreichend kraftvoll in die Zukunft gerichtet. Die kritischen Fragen und Hinweise des sog. 3-Fraktionen-Antrages Drs. VO/0678/20 unterstützen wir, schließen uns auch den Einwänden, die die Herren Professoren Schilling und Krause mit Papier vom 24.8.20 eingereicht haben, grundsätzlich an. Besonders betont seien folgende 2 Punkte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie bedauern den Maßstab und die Orientierung an den „Auslösewerten“ von 60/70 dB(A), die überholt sein dürften. Zudem sollte die Stadt sich in diesem für die Bürger und Zukunft so wichtigen Entwicklungsbereich mehrere Ziel-Ebenen setzen, kurz-, mittel- und längerfristige Ziele, zu unserer Identifikation und Orientierung, zugleich als wichtige Aussagen in den sich überschneidenden Planungsfeldern gegenüber Land und Bund. 2. Ausdrücklich betont sei für die räumlichen Bereiche unseres Bürgervereins noch einmal die Notwendigkeit durchgreifenden neuen Lärmschutzes für die Gebiete rund um das Sonnborner Kreuz einschl. Boltenberg und Waldesruh. Große Defizite aus der Vergangenheit bedürfen der Korrektur und entschlossener Zielsetzung gerade auch unserer Stadt. Das sollte deutlich Aufnahme finden. <p>Dazu vermischen wir auch die Berücksichtigung der 2 Bürgeranträge nach § 24 GO einschl. des Antrages unseres Bürgervereins aus 2018, siehe Neufassung VO/02934/18. Bei den anstehenden Neubauten der großen Brückenkonstruktionen des Sonnborner Kreuzes ist zukunftsgerichteter Lärmschutz, mindestens schon heute die Berücksichtigung ausreichender Statik gänzlich unverzichtbar.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Bürgerverein Sonnborn-Zoo-Varresbeck 1888 e.V.</p>	<p>In Bezug auf die Anwendung niedrigerer, für die Lärmaktionsplanung Wuppertal zu verwendender Auslösewerte wird auf den „3-Fraktionen-Antrag“ Drucksache VO/0678/20 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr der Stadt Wuppertal verwiesen. In Bezug auf eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend des 3-Fraktionen-Antrages wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Auftrag und Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal Runde 3 ist es, für die vorhandenen Lärmkonfliktbereiche geeignete und nach Möglichkeit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Lärminderung aufzuzeigen. Dementsprechend erfolgt eine Konzentration auf ebensolche Handlungs- und Maßnahmenansätze (u.a. Fahrbahnsanierung, Geschwindigkeitsreduzierung, Straßenraumgestaltung).</p> <p>Eine Erweiterung des Maßnahmen- und Handlungsansatzes um Ansätze und Strategien der Stadt- und Verkehrsplanung inklusive einer Definition planerischer Ziele ist grundsätzlich denkbar. Ob und wie diese Ansätze und Instrumente in die aktuelle Lärmaktionsplanung Runde 3 der Stadt Wuppertal noch aufgenommen werden können oder ob sie in zukünftigen Bearbeitungsrunden der Lärmaktionsplanung eine Berücksichtigung finden sollten, wird im weiteren Verfahren beraten.</p> <p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die Anmerkung zum Punkt 1 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 38:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 38 macht (vorerst) keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes wird entsprechend dem Beschluss des 3-Fraktionen-Antrages Drucksache VO/0678/20, Ausschuss für Umwelt und Verkehr im weiteren Verfahren beraten. Selbiges gilt bezüglich der Anregungen zur Erweiterung des Maßnahmen- und Handlungsansatzes der Lärmaktionsplanung um Ansätze und Strategien der Stadt- und Verkehrsplanung inklusive einer Definition planerischer Ziele in den Lärmaktionsplan.</p>	

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 39 10.09.2020 Bürger	Sehr geehrte Frau Bennink, Vielen Dank für das eben geführt Telefonat. Ich wohne im Zoo Viertel - Hindenburgstr. [REDACTED] und höre sehr oft nachts die Autobahn A46. Die Dehnungsfugen des Sonnborner-Kreuzes A46 sind sehr unangenehm und würde mich freuen, wenn dort eine Optimierung herbeiführen kann. Das man diese nicht so stark hört. Bei Fragen stehe ich gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen	Der in der Stellungnahme eingebrachte Hinweis wird an Straßen.NRW weitergeleitet.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 39:	Die Stellungnahme Nr. 39 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	