

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 01 Eingangsdatum: 28.01.2024 Bürger	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt - dazu gehöre auch ich. Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Wuppertal eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Friedrich-Engels-Allee Haspel bis Loh 42285. Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigter Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes. Durch den Ausbau eines zusammenhängenden Netzes sicherer Fuß- und Radwege kann motorisierter Individualverkehr vermieden und verlagert werden, was zu einer deutlichen Reduktion des Straßenverkehrslärms führen kann. • Eine Ausbesserung der Fahrbahndecke und Einsatz von Flüsterasphalt. Wo Lärm nicht vermieden werden kann, stellt diese Maßnahme eine sinnvolle Ergänzung zu verkehrsrechtlichen Anordnungen dar und ist zeitgleich mit den geringsten Einschränkungen für den fließenden Verkehr verbunden. • Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtsperren für Kfz-Verkehr. <p>Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen - um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individualverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein.</p> <p>Außerdem beantrage ich, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderem Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet Kothener Busch sollte als ruhiges Gebiet festgelegt werden und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden.</p> <p>Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Geschwindigkeitskontrollen finden praktisch nicht statt; es werden insbesondere nachts Rennen gefahren mit hochgedrehten Motoren, provozierten Fehlzündungen, auch von asozial lauten Motorrädern. Obwohl dieses Verhalten sicher auch im nahegelegenen Polizeipräsidium registriert werden müsste, findet keine verkehrsberuhigende bzw. kontrollierende Maßnahme statt. Die B7 ist eine der Hauptverkehrsachsen Wuppertals auch mit viel Schwerlastverkehr durch die Stadt.</p> <p>Schlimm sind ebenfalls die regelmäßigen "spontanen" Jubelkorsos nach Hochzeiten oder gewonnenen Fußballspielen etc.; hupend, grölend, mit Fanfaren, Pressluftpfeifen, Drehsirene, laute Musik. In der Presse wird darüber sehr wohlwollend berichtet, handelt es sich doch um "spontanen Ausdruck der echten Begeisterung". An Anwohner denkt in diesem Zusammenhang niemand; Nachtruhe wird ignoriert.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/. Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Der Lärmaktionsplan der Runde 4 konzentriert sich auf Maßnahmen, die bei der Umsetzung direkt zu einer Lärminderung führen. Langfristige Maßnahmen, die zu einer Vermeidung von Kfz-Fahrten und damit langfristig zu einer Reduzierung der Lärmpegel beitragen können, sind darüber hinaus sinnvoll und sollten von der Stadt verfolgt werden.</p> <p>Der Einsatz spezieller lärmarmer Asphaltbeläge wird im Lärmaktionsplan dort empfohlen, wo grundsätzlich Sanierungsbedarf besteht und die notwendigen Rahmenbedingungen gegeben sind. Das wird am genannten Abschnitt der Friedrich-Engels-Allee nicht gesehen.</p> <p>Für den genannten Abschnitt der wurde bereits in der dritten Runde der Lärmaktionsplanung Tempo 30 untersucht. Wegen der zu erwartenden Verlagerungseffekten wurde diese Maßnahme nicht empfohlen: „Aufgrund der Lage im Netz und Tempo 50 in den angrenzenden Straßen sind unerwünschte Verkehrsverlagerungseffekte in die Wittensteinstraße in östliche Richtung in akustisch relevantem Ausmaß nicht auszuschließen.“ Weitere Möglichkeiten für verkehrsberuhigende Maßnahmen werden für die Bundesstraße nicht gesehen.</p> <p>Im Rahmen der aktuellen Runde 4 werden keine neuen ruhigen Gebiete festgelegt. Es findet lediglich eine Überprüfung der vorhandenen ruhigen Gebiete statt. Eine Aufnahme des Kothener Buschs als ruhiges Gebiet könnte in der Runde 5 geprüft werden.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 01:	Die Stellungnahme Nr. 01 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 02 19.02.2024 Bürger Mitglied der CDU Katernberg	<p>Sehr geehrter Herr Lüppken,</p> <p>Als Anwohner und Mitglied der CDU Katernberg werden mir sehr häufig die Klagen sowie Beschwerden über die extreme Lärmbelastung auf der Birkenhöhe angetragen. Ich wohne seit 1988 an dieser Straße. Diese Straße hat in der Zeit bis heute einen enorm Bebauungsdichte erfahren sowie ist die Birkenhöhe eine Abkürzung zur Straße Eckbusch, Jagdhaus und Ringelbusch.</p> <p>Begründung – Straßenseite In den Birken – Am Jagdhaus</p> <p>Auch die topographische Lage der Straße hat eine lärmfördernde Eigenschaft. Die Straße geht ausgehend von der Straße In den Birken in die Birkenhöhe wo sofort eine Anhöhe beginnt die automatisch den Druck aufs Gaspedal provoziert. Je nach Fahrzeugtype (PKW,LKW,BUS) ist der Lautstärkepegel sehr hoch. Auch da es keine Verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der Birkenhöhe gibt kommt es zu Geschwindigkeiten die die 50 km/h überschreiten.</p> <p>Begründung Am Jagdhaus – In den Birken</p> <p>Die Straße Birkenhöhe beginnend Am Jagdhaus beginnt auf Grund einer Grundschule mit einer 30ger Zone. Nach verlassen der 30ger Zone wird sofort die Geschwindigkeit 50 versucht zu erreichen und mehr da durch durchgehende absolute Halteverbotszonen keine natürlichen Hindernisse erhöhte Geschwindigkeiten verhindern. Weiterhin wird durch die abfallende Straße bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h und höher je nach Fahrzeugtype ein sehr lautstarker Bremsvorgang eingeleitet der alle Anwohner belästigt.</p> <p>Zusammenfassung:</p> <p>Ausgehend dieser Situationsbeschreibung beantrage ich eine Geschwindigkeitsreduzierung. Für die Birkenhöhe auf 30 km/h. Ferner möchte ich noch darauf hinweisen, dass die Birkenhöhe ein Schulweg ist (Grundschule) und ein überqueren für die Kinder im unteren Teil eine Herausforderung ist.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Grundlage für die Lärmaktionsplanung 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 „Birkenhöhe“ ist kein Teil des lärmkartierten Straßennetzes. Somit kann er im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden. Gleiches gilt für den Straßenabschnitt „Am Jagdhaus“. Die Straße „In den Birken“ ist zwar kartiert, die Lärmpegel liegen allerdings unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von $L_{DEN} 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} 55 \text{ dB(A)}$.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 02:	Die Stellungnahme Nr. 02 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 03 26.01.2024 Bürger	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich. Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Wuppertal eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Hahnerberger Str., 42349 Wuppertal. Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.</p> <p>Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. durch die gezielte Reduzierung des Durchgangsverkehrs und eine Höhere Attraktivität von ÖPNV-Verbindungen. Fuß- und Radverkehr. Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen - um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individualverkehr im oben</p>	<p>Die Abschnitte der Hahnerberger Str./Hauptstraße wurden im Lärmaktionsplan als Lärmbrennpunkte definiert, allerdings im weiteren Verlauf nicht priorisiert. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2022. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ 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 213 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 213 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</p>

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein.</p> <p>Beschleunigter Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes. Durch den Ausbau eines zusammenhängenden Netzes sicherer Fuß- und Radwege kann motorisierter Individualverkehr vermieden und verlagert werden, was zu einer deutlichen Reduktion des Straßenverkehrslärms führen kann.</p> <p>Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Kinder schlafen sehr unruhig und sind tagsüber unkonzentriert und gestresst. Die Benutzung der Bürgersteige ist aufgrund der Lautstärke tagsüber unzumutbar, Gespräche mit Nachbarn sind kaum zu führen.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: Protected link. Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Fachverwaltung abgestimmten Bewertungsprinzip. Für eine Maßnahmenplanung ausgewählt wurden die lärmkritischsten Bereiche Wuppertals, die zugleich auch Handlungsspielräume für lärmindernde Maßnahmen bieten. Die Hahnerberger Straße ist nicht darunter. 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 Hahnerberger Straße.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 03:	Die Stellungnahme Nr. 03 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 04 Eingangsdatum: 18.03.2024 Bürgerin	<p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Prof. Dr. Schneidewind,</p> <p>Tempo 30 ist eine zentrale Maßnahme für mehr Verkehrssicherheit, Luft-, Lärm- und Klimaschutz in unseren Städten. Daher beantrage ich hiermit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Wuppertal überall dort wo es möglich ist, ganztägig auf 30 km/h zu reduzieren! Besonders dringlich ist eine Anordnung von Tempo 30 auf folgenden Straßenabschnitten: Weinberg.</p> <p>Ein neues Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass die Kommunen in Deutschland ihren Spielraum bei der Einführung von Tempo 30 bei Weitem nicht ausnutzen. Auch Wuppertal hat demnach deutlich weitergehende Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30, als oft behauptet. Ich beantrage daher, dass alle im verlinkten Rechtsgutachten aufgeführten Möglichkeiten zur Anordnung vom Tempo 30 in Wuppertal durchgeprüft werden.</p> <p>Jede Kommune hat die Möglichkeit im Nebenstraßennetz flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Darüber hinaus zeigt das Gutachten Handlungsspielräume für Kommunen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Schutz vor Verkehrslärm, sowie in besonders sensiblen Bereichen wie Bade- oder heilklimatischen Kurorten um schon heute streckenweise Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen anzuordnen. Vor allem über die Erstellung eines Lärmaktionsplans kann Tempo 30 auch großflächig und strategisch umgesetzt werden, da die europäische Umgebungslärm-Richtlinie — anders als das deutsche Lärmschutzrecht — planerische Ansätze zum vorbeugenden und vorsorgenden Umweltschutz enthält. Darüber hinaus ist eine konkrete Lärmaktionsplanung geeignet, den Straßenverkehrsbehörden gegenüber eine strikte Bindungswirkung auszulösen. Damit ergeben sich neue Ermessensspielräume um Tempo 30 auf den oben genannten Straßenabschnitten anzuordnen. Zweifelsfalls lässt sich eine großräumige Anordnung von Tempo 30 auch als Modellversuch realisieren. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/tempo30/.</p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung sowie um Rückmeldung innerhalb eines Monats nach Eingang meines Schreibens.</p>	<p>Zur Lärminderung an den untersuchten innerstädtischen Lärmbrennpunkten im Straßenverkehr wird zusätzlich zu den aus Runde 3 übernommenen Maßnahmen für 11 weitere Lärmbrennpunkte eine Prüfeempfehlung auf Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ausgesprochen.</p> <p>Die Straße „Weinberg“ wurde im Lärmaktionsplan als Lärmbrennpunkt definiert, allerdings im weiteren Verlauf nicht priorisiert. Die Auswahl erfolgte auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2022. Hierzu wurden Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) verwendet. Für Straßenabschnitte mit linienhafter Betroffenheit oberhalb dieser Werte an tangentialer Wohnbebauung sollten Lärminderungsmaßnahmen untersucht und bei entsprechender Eignung durchgeführt werden. Die Auswertung der Lärmkartierung weist insgesamt 213 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 213 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 Hahnerberger Straße ist nicht darunter. Die Lärmaktionsplanung ist ein</p>

Stadt Wuppertal
Lärmaktionsplan
Stufe 4
Endbericht
Anlage 2
Stand 27.06.2024

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
		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 die Straße „Weinberg“.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 04:	Die Stellungnahme Nr. 04 macht keine gesonderte Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 05 Eingangsdatum: 23.04.2024 Bergisch-Rheinischer Wasserverband	Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Bennink, zur 4. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal können wir keine Anregungen vorbringen. Es gibt keine beabsichtigten bzw. bereits eingeleiteten Planungen oder sonstige Maßnahmen des BRW, die für die weitere Erarbeitung des Lärmaktionsplans von Bedeutung wären. Mit freundlichen Grüßen i.A. Dipl.-Ing. Nietfeld Fachbereichsleiter Gewässer	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 05:	Die Stellungnahme Nr. 05 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 06 Eingangsdatum: 23.04.2024 Bürgerin	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich möchte gerne den Hinweis geben, dass insbesondere an den Bushaltestellen Briller Kreuz und Grenze Jagdhaus/Hardenberger Hof der Straßenlärm wirklich unerträglich laut ist. Bei Regenwetter verschlimmert sich das ganze noch. Wenn man dann Umstiegszeiten von teilweise 15-20 Minuten hat, ist das wirklich keine Freude mehr. Vielleicht haben Sie für diese Stellen Optionen den Lärm zu reduzieren. Am Briller Kreuz könnte ich mir vorstellen, dass eine dichtere Begrünung der ungenutzten Flächen neben der Autobahn schon helfen könnte (auch gegen die schlechte Luft dort) oder auch eine Begrünung der großen Mauer Richtung Bethesda Krankenhaus. Vielen Dank und liebe Grüße,	Der Lärmaktionsplan konzentriert sich auf die Bereiche, wo Menschen in ihren Wohnungen dauerhaft von besonders hohen Lärmpegeln betroffen sind. Die ist im Bereich der Bushaltestelle Briller Kreuz nicht der Fall. Im Umfeld der Bushaltestelle Hardenberger Hof empfiehlt der Lärmaktionsplan für die Nevigeser Straße zwischen Am Eigenbach und Nevigeser Str. 308 die Prüfung von Tempo 30 und eine Straßenraumgestaltung.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 06:	Die Stellungnahme Nr. 06 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 07 Eingangsdatum: 29.04.2024 Autobahn GmbH des Bundes	Sehr geehrte Damen und Herren, Sie haben mit Ihrem Schreiben vom 19. April 2024 die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Rheinland, als Träger öffentlicher Belange aufgefordert, eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung – Runde 4 der Stadt Wuppertal abzugeben. Zu dem Entwurf der Lärmaktionsplanung - Runde 4 mit Stand von März 2024 wird folgende Stellungnahme gegeben: Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB berechnet werden. Darüber hinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied ist dabei, dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen wird dagegen der Lärm in Day –	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen. Das Kapitel 4.7 wird entsprechend angepasst.

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen

Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Evening – Night zusammenberechnet. Daher berücksichtigen wir beim Lärmaktionsplan die Umgebungslärmkartierung für nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekommt.</p> <p>Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen.</p> <p>Bei der Lärmvorsorge geht es darum, unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen (z. B. Ausbau) zu vermeiden. Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Der Straßenbaulastträger ist in dem Fall verantwortlich für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Es besteht zum einen die Möglichkeit, aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg vorzusehen. Dazu zählen u. a. Lärmschutzwände, -wälle, lärmindernde Fahrbahnbeläge, Einschnitts- und Troglagen oder auch gegebenenfalls eine siedlungserne Führung der Straße (beim Neubau).</p> <p>Neben der Lärmvorsorge gibt es die Lärmsanierung. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um den Lärmschutz an bestehenden Straßen, z. B. bei Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen an der Straße. Im Gegensatz zu der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.</p> <p>Der 6-streifige Ausbau der A1 zwischen den Anschlussstellen Wuppertal-Langerfeld und Wermelskirchen wurde im Rahmen der Lärmvorsorge untersucht und geplant. In Kapitel 4.7 des Lärmaktionsplans wird unzutreffend berichtet, dass beim Ausbau kein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut wurde. Im Zuge des Ausbaus ist ein lärmindernder Splittmastixasphalt eingebaut worden, der etwa -2 dB(A) Lärminderung bewirkt. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 46 zwischen der Anschlussstelle Haan-Ost und dem Autobahnkreuz Sonnborn ist bereits von der Anschlussstelle Hann-Ost bis etwa in Höhe des Überführungsbauwerks Ehrenhainstraße ein offener Asphaltbelag (OPA), der etwa -5 dB(A) Lärminderung bewirkt, eingebaut.</p> <p>Die betroffenen Autobahnabschnitte der A 1, A 46 (AK Sonnborn – AK Wuppertal-Nord) sowie A 535 im Bereich der Stadt Wuppertal sind im Bestand lärmtechnisch der Lärmsanierung zuzuordnen. Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung) handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die Auslösewerte der Lärmsanierung liegen gem. der VLärmSchR97 u. a. für Wohngebiete nachts bei 54 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts bei 56 dB(A).</p> <p>Weiterführend werden in den Maßnahmenvorschlägen die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen. Dazu möchten wir den Hinweis geben, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die errechneten Lärmpegel, die gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vorgegebenen Richtwerte am Immissionsort überschreiten. Hierbei wird i. d. R. der Einzelfall auf Grundlage eines Lärmschutzantrages betrachtet. Flächenhafte Berechnungen, wie sie bei der Lärmaktionsplanung vorkommen, sind dabei für eine Beantragung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ungeeignet. Anders als bei etwa Luftreinhalteplänen, sind nach der BImSchV Lärmaktionspläne nicht als Anordnungsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen zulässig. Als Berechnungsmethode für den Straßenverkehrslärm kommen hier dann im Übrigen, unter Bezug auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV, die RLS-90 zur Anwendung, was den der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegenden Lärmkartierung mit alternativen Berechnungsverfahren gem. BUB entgegensteht.</p>	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärminderungsvorschläge in Lärmaktionsplänen setzen kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden.</p> <p>Die Stellungnahme der Autobahn GmbH darf im Rahmen des Lärmaktionsplanes mit veröffentlicht werden. Der standardisierte Absender "Die Autobahn GmbH des Bundes" ist als Absender zu verwenden.</p> <p>Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 07:	Das Kapitel 4.7 wird angepasst.	
Nr. 08 Eingangsdatum: 07.05.2024 Stadt Velbert	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>seitens der Stadt Velbert werden keine Anregungen oder Bedenken zum Lärmaktionsplan der 4. Stufe für die Stadt Wuppertal vorgebracht.</p> <p>Ich bedanke mich für die Beteiligung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>im Auftrag</p> <p>Elisabete Lopes</p>	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 08:	Die Stellungnahme Nr. 08 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 09 Eingangsdatum: 08.05.2024 Kreis Mettmann	<p>Stadt Wuppertal Lärmaktionsplan 4. Runde gemäß § 47d BImSchG</p> <p>Zu der o.g. Maßnahme äußere ich mich wie folgt:</p> <p>Amt für technischen Umweltschutz:</p> <p>Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p> <p>Kreisgesundheitsamt:</p> <p>Es werden keine Anregungen vorgebracht.</p> <p>Im Auftrag</p> <p>Müschborn</p>	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 09:	Die Stellungnahme Nr. 09 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 10 Eingangsdatum: 08.05.2024 Stadt Remscheid	<p>Sehr geehrte Frau Bennink, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>danke für die Beteiligung gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG und Nr. 9 Runderlass Lärmaktionsplanung an der 4. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Wuppertal.</p> <p>Demgemäß ist der Straßenverkehr (Hauptverkehrsstraßen) der Hauptlärmverursacher in Wuppertal, gefolgt vom Eisenbahnverkehr und der Schwebbahn. Als geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen wurden als höchster Wert - $L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$ – 65.100 bzw. 18,1 % der Gesamtbevölkerung ermittelt.</p>	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Folgende Maßnahmen werden zur Lärminderung im Straßenverkehr zur Umsetzung bzw. zur weitergehenden Prüfung empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sanierung schadhafter Fahrbahnen, - Reduzierung von Geschwindigkeiten in stark lärmbelasteten Bereichen, - Umsetzung verkehrsverstetigender Maßnahmen durch den Bau von Kreisverkehrsplätzen. <p>Als ergänzende Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung sind gelistet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsstrategien zur Vermeidung von Kfz-Verkehr durch eine immissionsgünstige Stadtentwicklung (Stadt der kurzen Wege), betriebliches Mobilitätsmanagement und Parkraummanagement, - Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr) mit Hilfe angebotsverbessernder Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und - eine Darstellung der Potenziale der räumlichen Verkehrsverlagerung bzw. Bündelung von Verkehr im vorhandenen Straßennetz der Stadt Wuppertal. <p>Unter den in Runde 4 hinzugekommenen Lärmbrennpunkten befindet sich nur der Streckenabschnitt Erbschlöer Straße, Lüttringhauser Straße bis Otto-Hahn-Straße in Wuppertal-Ronsdorf benachbart zum Stadtgebiet Remscheid.</p> <p>Einwendungen bestehen nicht. Eventuelle Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, die an das Stadtgebiet Remscheid angrenzen bzw. durch Überquerung in dieses übergehen, bitten wir frühzeitig mit Frau Ellenbeck (Elke.Ellenbeck@remscheid.de, Tel. (02191) 16-2826) abzustimmen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>Andreas Knappe</p> <p>Stadt Remscheid</p> <p>Fachdienst Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung</p> <p>Abteilung Bauleitplanung</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 10:	Die Stellungnahme Nr. 10 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 11 Eingangsdatum: 14.05.2024 Fernstraßen-Bundesamt	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>in Ihrer Lärmaktionsplanung werden u.a. die BAB A1, A46 und A 535 aufgeführt. Aus den übersandten Unterlagen ergeben sich Maßnahmenvorschläge, welche die Autobahn GmbH des Bundes betreffen.</p> <p>Daher ist derzeit keine anbaurechtliche Betroffenheit des FBA erkennbar.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>Marina Lusa</p>	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 11:	Die Stellungnahme Nr. 11 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 12 Eingangsdatum: 14.05.2024 WSW	<p>Sehr geehrte Frau Bennink,</p> <p>oben angegebene Angelegenheit bearbeiten wir für die WSW Energie & Wasser AG.</p> <p>Bromberger Straße 39, 42281 Wuppertal, (früher: Wuppertaler Stadtwerke AG), die unverändert für die Energieversorgung und Stadtentwässerung zuständig ist.</p> <p>Für die WSW Energie & Wasser AG teilen wir Ihnen mit:</p> <p>Der Fachbereich 12/121 Stadtentwässerung nimmt lt. beigefügtem Anhang Stellung.</p> <p>Der Fachbereich 12/123 Projektierung Gas/Wasser und Fernwärmeverteilung teilt mit, dass keine Bedenken und Anregungen zu den Planungen vorzubringen sind.</p> <p>Der Fachbereich 12/3 teilt mit, dass keine Bedenken und Anregungen zu den Planungen vorzubringen sind.</p> <p>Für die WSW Netz GmbH teilen wir Ihnen mit:</p> <p>Der Fachbereich VNB/52 Projektierung Anlagen, Leitungen Strom teilt mit, dass keine Bedenken und Anregungen zu den Planungen vorzubringen sind.</p> <p>Der Fachbereich VNB/51 Nachrichtentechnik teilt mit, dass es keine Bedenken oder Anregungen gibt.</p> <p>Für die Stadt Wuppertal, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal, die für die Wasserversorgung zuständig ist, teilen wir Ihnen im Namen der Betriebsführerin „WSW Energie & Wasser AG“ mit, dass auch hier keine Bedenken oder Anregungen zu den bekannt gegebenen Planungen vorzubringen sind.</p> <p>Für die WSW mobil GmbH, Bromberger Straße 39, 42281 Wuppertal, die für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig ist und Teilrechtsnachfolgerin der Wuppertaler Stadtwerke AG (jetzt: WSW Energie & Wasser AG) ist, nimmt lt. beigefügtem Anhang Stellung und teilt mit, dass die WSW mobil GmbH durch die Teilnahme im Gremium AK Lärmaktionsplanung und dem Ausschuss für Verkehr in die Planung eingebunden ist.</p> <p>Stellungnahme der WSW Energie & Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung zum: Lärmaktionsplan der Runde IV der Stadt Wuppertal</p> <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan der Runde IV schreibt für die Stadt Wuppertal die Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie fort. Die Maßnahmenplanung konzentriert sich auf verlärmte Bereiche, die durch den Kfz-Verkehr verursacht werden. Hauptlärmverursacher in Wuppertal war und ist der Straßenverkehr. Flugverkehrslärm ist für die Stadt Wuppertal nicht relevant. Am Gesamttag und in den Nachtstunden sind rund 20.400 bzw. 23.800 Personen an ihren Wohnorten entlang der Hauptverkehrsstraßen Immissionspegeln oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte ausgesetzt. Im Gesamtnetz sind im Tagesmittel 41.900 und nachts 46.900 Personen betroffen. Beim Eisenbahnverkehr sind tagsüber 3.040 und nachts 4.600 Personen und bei der Schwebbahn 800 bzw. 500 Personen betroffen. Bei den Auslösewerten in der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung werden nun niedrigere Werte von L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) herange- und die Gebiete, in denen die Auslösewerte überschritten werden, werden in die Lärmaktionsplanung einbezogen.</p> <p>In Wuppertal wurden in Runde III für den Straßenverkehr zunächst Bereiche mit Lärmbelastungen oberhalb $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A) identifiziert. Im Ergebnis lagen 182 Lärmbrennpunkte vor, davon 10 an Bundesautobahnen. Für die in Runde IV hinzu-gekommenen Lärmbrennpunkte erfolgt auf Basis einer</p>	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.

Bestandsanalyse eine Maßnahmenplanung. Insgesamt konnten in Runde IV 213 Lärmunkte ermittelt werden. 12 davon an Bundesautobahnen, der Rest im städtischen Verkehrsnetz.

Die Lärminderung für den Straßenverkehr verfolgt generell die Ansätze: Vermeidung, Bündelung / Verlagerung, Verträglichere Abwicklung und Schallschutz. Die Lärmaktionsplanung Wuppertal konzentriert sich auf der verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs und dem Schallschutz. Aufgrund beschränkter finanzieller und personeller Ressourcen wird es der Stadt Wuppertal voraussichtlich nicht gelingen, in den kommenden 5 Jahren für diese hohe Anzahl an Lärmbrennpunkte geeignete Maßnahmen in die Wege geleitet oder gar umzusetzen. Im Ergebnis der Vorauswahl werden 57 Lärmbrennpunkte an städtischen Straßen definiert (40 Abschnitte aus der III.Runde, 15 neu hinzugekommen Lärmbrennpunkte und zwei Lärmbrennpunkte für Lückenschlüsse) plus die 12 an Bundesautobahnen ausgewählt und im Rahmen der Lärmaktionsplanung bearbeitet. •

Zur Lärminderung an den untersuchten innerstädtischen Lärmbrennpunkten im Straßenverkehr werden u.a. folgende Handlungsmöglichkeiten zur Umsetzung bzw. weiteren Prüfung empfohlen:

- für 2 Lärmbrennpunkte Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen,
- für 8 Lärmbrennpunkte straßenräumliche Maßnahmen zur Erhöhung der Abstände zur Bebauung
- für 11 Lärmbrennpunkte die Absenkung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h

Durch die vorgestellte Lärmaktionsplanung der Runde IV der Stadt Wuppertal ist die WSW Energie & Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung nicht direkt betroffen, da sich die Maßnahmen auf den von Kfz verursachten Lärm beziehen. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit Fahrbahnsanierungen oder dem Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen ist mit der WSW Energie & Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung vor Baubeginn in Hinblick auf Baumaßnahmen der Stadtentwässerung abzustimmen. Mögliche Baumaßnahmen der WSW Energie & Wasser AG, 12/121 können eine Abstufung der Priorität und eine zeitliche Verschiebung der umzusetzenden Maßnahme auf einen späteren Zeitpunkt zur Folge haben.

Ansonsten bestehen von Seiten der WSW Energie & Wasser AG, 12/121 Stadtentwässerung keine Bedenken gegen den vorgestellten Lärmaktionsplan der Runde IV der Stadt Wuppertal.

Opitz, Volker

Lärmaktionsplanung 4. Runde für die Stadt Wuppertal - Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrter Frau Bennink, sehr geehrte Damen und Herren,

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>zunächst danken wir Ihnen für die Einbindung und die Möglichkeit einer Stellungnahme im Rahmen der nunmehr vierten Stufe der Lärmaktionsplanung. Bezüglich des uns vorgelegten Berichtsentwurfes nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Als Verkehrsunternehmen des ÖPNV weisen wir darauf hin, dass sich auf zwölf der vorgesehenen Tempo-30-Prüfabchnitte Linienwege des ÖPNV befinden (vgl. Tab. 24). Diese Abschnitte befinden sich entweder im Bereich von über den kommunalen Nahverkehrsplan definierten Taktachsen und/oder lösen durch Tempo 30 Fahrtzeitmehrbedarfe auf den dort verkehrenden Linien aus. Durch den hohen Optimierungsgrad unserer Fahrzeugumläufe führen die Maßnahmen aus der vierten Stufe LAP ohne Kompensationsmaßnahmen zu tatsächlichen Fahrzeug- und damit Personalmehrbedarfen. Diese Mehrbedarfe sind ausdrücklich nicht durch WSW mobil finanzierbar.</p> <p>Zu den verkehrsplanerischen Zielen der Stadt Wuppertal zählt es, den Busverkehr perspektivisch generell stadtweit und auf den Taktachsen im Speziellen im Mittel um 4 % zu beschleunigen. Dies steht aus unserer Sicht in diametralem Gegensatz zu den im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Temporeduzierungen auf ÖPNV-Linienwegen. Der Entwurf benennt daher richtigerweise auch nur eine „bedingte Anwendungsmöglichkeit“ von Tempo 30: „Die Empfehlung ist geknüpft an die noch nachzuweisende Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr“ (vgl. S. 60).</p> <p>An den weiteren Prozess ist unsere Erwartungshaltung, dass für die Maßnahmen der vierten Runde Lärmaktionsplanung eine ÖPNV-verträgliche Umsetzung gewährleistet wird; insbesondere auf den Taktachsen des Nahverkehrsplans müssen Kompensationsmaßnahmen entwickelt werden. Dies umfasst aus unserer Sicht zwingend begleitende Eingriffe in den Verkehrsraum, die geeignet sind, die Fahrtzeitverluste unserer Busse aus den Tempo-30-Abschnitten in den Abschnitten oder an anderer Stelle hinreichend zu kompensieren. Hierzu gehören Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung, wie Rückbau von Busbuchten, sukzessive Beseitigung sonstiger Störstellen sowie weiter optimierte LSA-Beeinflussung. Durch die Bevorrechtigung des ÖPNV können aus unserer Sicht darüber hinaus Synergien mit anderen verkehrlichen Themenfeldern wie Luftreinhaltung, vollständige Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, etc. geschaffen werden.</p> <p>Abschließend möchten wir nochmals betonen, dass die WSW mobil im Sinne einer Reduzierung von Emissionen konstruktiv mit dem vorliegenden Berichtsentwurf umgeht; wir bieten insofern an, die weiteren Untersuchungen zur Abschätzung der Auswirkung auf den öffentlichen Verkehr konstruktiv im Sinne einer ÖPNV-verträglichen Umsetzung zu begleiten.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>WSW mobil GmbH</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 12:	Die Stellungnahme Nr. 12 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 13 Eingangsdatum: 16.05.2024 Handwerkskammer Düsseldorf	<p>Lärmaktionsplan der Stadt Wuppertal (4. Runde)</p> <p>Stellungnahme der Handwerkskammer Düsseldorf im Rahmen der Beteiligung von Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß BImSchG</p> <p>Sehr geehrte Frau Bennink,</p> <p>wir bedanken uns für die Übersendung des Entwurfs des Lärmaktionsplans der 4. Runde und nutzen gerne die Möglichkeit zur Stellungnahme. Grundsätzlich begrüßen wir die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele zur Reduzierung der Lärmbelastung. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der Handwerksbetriebe erreichbar und die Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben. Zudem ist es im</p>	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen

Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Interesse der von uns zu vertretenden Belange, dass die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können.</p> <p>Zu Kapitel 4 – Maßnahmenplanung Straßenverkehr</p> <p>Zu 4.3 – Lärmarme Fahrbahnbeläge</p> <p>Die Erneuerung der Deckschichten mit lärmarmen Fahrbahnbelägen begrüßen wir ausdrücklich. Diese Maßnahme stellt ein wirkungsvolles Instrument dar, das nicht mit Einschränkungen für den Verkehrsfluss verbunden ist, an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzt und laut Wirkungsanalyse (vgl. S. 73) ein besonders hohes Lärminderungspotenzial von bis zu 5 db(A) aufweist. Mit Blick auf das hohe Minderungspotential regen wir an, der Erneuerung der Deckschichten mit lärminderndem Asphalt soweit möglich Priorität einzuräumen.</p> <p>Zu 4.4 – Verstetigung des Verkehrsflusses</p> <p>Dieses Maßnahmenpaket wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Zu 4.5 – Straßenraumgestaltung</p> <p>Straßenräumliche Maßnahmen können einen sinnvollen Beitrag zur Lärminderung leisten. Bei der Umgestaltung des Straßenraums sollte darauf geachtet werden, möglichst wenige Parkplätze zu reduzieren bzw. vor dem Wegfall von Parkraum den Parkdruck vor Ort zu analysieren und Alternativen zu schaffen. Eine Verringerung der Parkplätze kann bei hohem Parkdruck und ohne entsprechende Ausweichmöglichkeiten eine Erhöhung der Parksuchverkehre auslösen, was wiederum zu einem Anstieg der Lärm- und Luftbelastung führt und die Ziele des LAP konterkariert.</p> <p>Zu 4.8 – Passiver Schallschutz</p> <p>Passive Lärmschutzmaßnahmen, wie der Einbau von Schallschutzfenstern, sind ein sehr effektives Mittel mit großem Lärminderungspotenzial. Wir regen daher an, eine Übersicht von geeigneten Förderprogrammen, die für freiwillige passive Schallschutzmaßnahmen genutzt werden können, auf der Webseite der Stadt Wuppertal für die Bürgerinnen und Bürger niedrigschwellig zugänglich zu machen. Des Weiteren regen wir die Initiierung eines zusätzlichen kommunalen Förderprogramms für passive Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Wuppertal für besonders lärmbeeinträchtigte Bürgerinnen und Bürger an. In unserem Kammerbezirk (Regierungsbezirk Düsseldorf) haben etwa die Städte Düsseldorf und Mönchengladbach entsprechende Schallschutzfensterprogramme mit einer finanziellen Förderung von Haus- und Wohnungseigentümern eingeführt.</p> <p>Wir hoffen, dass unsere Ausführungen Berücksichtigung finden und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Jonas Sterzenbach</p> <p>Abteilungsleiter</p> <p>Wirtschaftspolitik und -beobachtung</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 13:	Die Stellungnahme Nr. 13 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen

Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 14 Eingangdatum: 21.05.2024 Bergische IHK Wuppertal-Solingen- Remscheid</p>	<p>Stellungnahme der Bergischen IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid zur Lärmaktions-planung vierte Runde für die Stadt Wuppertal</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für die Beteiligung am Entwurf der vierten Runde des Lärmaktionsplans der Stadt Wuppertal. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, den Aktionsplan aus Sicht der Wirtschaft zu beurteilen.</p> <p>Für eine lebenswerte Stadt ist Lärmschutz wichtig, genauso aber auch eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehören der Ausbau des ÖPNV und der Schienenwege, sowie auch ein anforderungsgerechtes Hauptstraßennetz mit guter Anbindung an Wohnen und Arbeiten. Die Bergische IHK begrüßt grundsätzlich entsprechende Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wenn dabei die wirtschaftlichen Belange ausreichend berücksichtigt werden.</p> <p>In der aktuellen Fortschreibung werden Auslösewerte von 65 dB(A) Ltags und 55 dB (A) Lnachts festgelegt. Das Land Nordrhein-Westfalen hat für die Kommunen in NRW per Erlass Auslösewerte für die Aktionsplanung von 70 / 60 dB (A) tags / nachts vorgegeben (S. 4, Kapitel 1.2: Auslösewerte und Grenzwerte). Warum die Stadt Wuppertal niedrigere Grenzwerte - als wie vom Land NRW vorgegeben - herangezogen hat, wäre aus unserer Sicht in dem Entwurf deutlicher zu begründen.</p> <p>Bei der Betrachtung der bisherigen Maßnahmenumsetzung wird deutlich, dass Fahrbahnsanierungen als die häufigsten Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt wurden beziehungsweise sich in der Umsetzung befinden oder in der Planung sind (S. 9, Kapitel 2.2: Stand der Maßnahmenumsetzung im Straßenverkehr). Dies begrüßen wir ausdrücklich, denn grundsätzlich sollten Fahrbahnsanierungen - als Lärminderung an der Quelle - Vorrang vor allen anderen Maßnahmen haben. Dabei sollten stets die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse genutzt und die Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen durch den Einsatz neuer Materialien forciert werden. In diesem Zusammenhang findet der geplante Einsatz des CleanAir-Asphalts unsere Unterstützung, wenn die Versprechungen des Herstellers den Anforderungen der Straßenbauer entspricht (S. 36, Kapitel 4.3: Lärmarme Fahrplanbeläge). Die Bergische IHK bestärkt die Stadt Wuppertal darin, den Lärmaktionsplan als aktiven Treiber für ein umfangreiches Sanierungsprogramm von Straßen und Brücken zu nutzen. Ziel muss es sein, Lärm erst gar nicht oder nur begrenzt entstehen zu lassen und an der Lärmquelle anzusetzen.</p> <p>Im vorliegenden Planentwurf vermissen wir allerdings nachvollziehbare Finanzierungs- und Zeitpläne, die die Verkehrsinfrastruktur sichern und gleichzeitig effektiv den Lärm mindern. Leider stehen weder die für die dringend nötigen Fahrbahn- und Brückensanierungen notwendigen Finanzmittel zur Verfügung, noch verfügt die Stadt Wuppertal in ausreichender Zahl über das für Planung und Ausführung der Maßnahmen notwendige Fachpersonal. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir den Ansatz, vor allem Straßenabschnitte auszuwählen, die auch in weiteren städtischen Planungen behandelt werden (S. 31, Kapitel 4.2: Auswahl von Lärmbrennpunkten für die Maßnahmenplanung). Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Wuppertal ist aber zu befürchten, dass erneut auch für den Lärmschutz wichtige Fahrbahnsanierungen auf der Strecke bleiben und stattdessen weitere Verkehrseinschränkungen durch finanziell günstigere Tempo-30 Abschnitte oder Fahrbahnverengungen umgesetzt werden.</p> <p>Tempo-30 Anordnungen aus Lärmschutzgründen sollten sich aber auf ein Minimum beschränken. Den Verkehr im Hauptstraßenverkehrsnetz zu bündeln und Ausweicheffekte in ruhige Wohngebiete zu vermeiden, ist auch aus Lärmschutzgründen sinnvoll. Deshalb sollten unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben zwischen Haupt- und Nebenstraßen auch zum Schutz vor Lärm in reinen Wohngebieten möglichst erhalten bleiben. Denn</p>	<p>Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu den Auslösewerten:</p> <p>Die Aufgabe des Lärmaktionsplans besteht vor allem im Schutz vor gesundheitsgefährdender Lärmeinwirkung. Im Rahmen der bisherigen Lärmaktionspläne für die Stadt Wuppertal galt es in erster Linie, die vorhandenen Spitzenbelastungen abzubauen. Hierzu waren die per Erlass vorgegebenen Auslösewerte für die Aktionsplanung gut geeignet. In der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung werden nun niedrigere, sich noch weitgehend am Gesundheitsschutz bzw. der Vorsorge orientierende Auslösewerte (65 dB(A) LDEN, 55 dB(A) LNight) herangezogen. Hintergrund dieser Schwellenwerte ist die medizinisch gesicherte Erkenntnis, dass dauerhafte Lärmbelastungen oberhalb dieser Schwellenwerte zu signifikanten Steigerungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können.</p> <p>Zu Tempo 30:</p> <p>Nach § 45 StVO können die Kfz-Verkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ anordnen. Ihnen dient hierbei die Lärmschutz-Richtlinien-StV als Orientierungshilfe für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm nach § 45 StVO auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen. Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das heißt, die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, der Aufwand für die Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.</p>

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen

Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.

Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Hauptverkehrsachsen sind entscheidende Verkehrs- und Transportwege für die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere für den Individualverkehr, das Handwerk und den Mittelstand.</p> <p>Im Planentwurf wird ausgeführt, dass die für eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagenen Prüfabschnitte tiefergehend betrachtet werden sollen (S. 58, 3.</p> <p>Schritt: Vertiefende Betrachtung zu den Prüfabschnitten). Die Bergische IHK stellt positiv fest, dass im Planentwurf bei der Tempo-30-Konzepterstellung unter anderen die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen sind. Doch auch alle anderen Verkehrsteilnehmer – insbesondere der Wirtschaftsverkehr - wären von weiteren Tempo-30-Zonen betroffen. Denn durch verlängerte Fahrzeiten steigen die Kosten für die Unternehmen und letztendlich auch die Lebenshaltungskosten für die Bürger. Neue Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen sollten deshalb keinesfalls das „erste Mittel der Wahl“ sein, sondern nur dort umgesetzt werden, wo andere Maßnahmen wie Fahrbahnsanierungen nicht greifen. Auch vor der Ausweitung von weiteren Tempo-30 Anordnungen in der Nacht sollte im Einzelfall geprüft werden, wie stark der Verkehr in den avisierten Straßen ist und ob diese Maßnahme eine Gesundheitsgefährdung ausschließen kann. Eine Gesundheitsgefährdung ist dann gegeben, wenn Bürger dauerhaft einem „chronischen Lärmstress“ unterliegen.</p> <p>Dem Entwurf nach können auch straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung beitragen (S. 43, Kapitel 4.5: Straßenraumgestaltung). Nach Aussage des Planentwurfs bewirkt diese Maßnahme allerdings nur eine Pegelminderung von 0,5 bis 1,0 dB(A) (S. 24, Abbildung 7: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen). Aus Sicht der IHK sollten Fahrbahnverengungen nur dann erwogen werden, wenn gleichzeitig gesichert ist, dass der Wirtschaftsverkehr flüssig bleiben kann. Dem Entwurf nach dient die Umgestaltung zum einen dem Abrücken des Kfz-Verkehrs von der Hausfassade und zum anderen wird gleichzeitig die langfristige Strategie zur Verringerung des Kfz-Verkehrs unterstützt, in dem ein Angebot für lärmarme Verkehrsarten geschaffen wird. Im Planentwurf bleibt offen, wie dieses Angebot konkret aussehen soll, ob es die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer – insbesondere des Wirtschaftsverkehrs – erfüllt und wie das erhöhte Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern gelöst werden soll. Denn auch wenn sich die Mobilität ändern wird, werden weiter viele Unternehmen und Beschäftigte auf das Auto angewiesen bleiben. Das gilt insbesondere auch deshalb, weil ein Ausbau des ÖPNV-Angebots aufgrund mangelnder finanzieller Mittel auf absehbare Zeit nicht möglich sein wird. Im Hinblick auf die geringe Pegelminderung, die mangelnden verkehrlichen Alternativen sowie den erheblichen baulichen Aufwand ist die deutlich effektivere Maßnahme der Fahrbahnsanierung eindeutig vorzuziehen.</p> <p>Die Verstetigung des Verkehrsflusses (S. 41, Kapitel 4.4: Verstetigung des Verkehrsflusses) halten wir ebenfalls für eine geeignete Maßnahme, um die Lärmbelastungen zu reduzieren. Die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs sowie der Betriebe mit Material sind Grundvoraussetzung für das wirtschaftliche Funktionieren einer Stadt.</p> <p>Unternehmen sind auf Anlieferungen just-in-time angewiesen. Ihre Wertschöpfungsketten sind darauf ausgerichtet. Eine intakte Verkehrsinfrastruktur mit flüssigem Wirtschaftsverkehr gehört damit zu den wesentlichen Herausforderungen. Wir unterstützen daher den Gedanken, die Koordination der Lichtsignalanlagen weiter zu optimieren (S. 41, Kapitel 4.4.1: Lichtsignalkoordinierung).</p> <p>Positiv bewerten wir Maßnahmen des passiven Schallschutzes, die im Rahmen eines Schallschutzfensterprogramms durch die Stadt Wuppertal initiiert und gefördert werden können und sich an Anwohner besonders belasteter Straßenabschnitte richtet. Diese passive Lärmschutzmaßnahme stellt eine wichtige Ergänzung zu den aktiven Maßnahmen dar und sollte kontinuierlich ausgebaut werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beschreibt die Lärmeinwirkung durch den Eisenbahnverkehr anhand von Belastungszahlen durch das Eisenbahn-Bundesamt (S. 15, Tabellen 5 und 6). Auch wenn die Handlungsmöglichkeiten der Stadt</p>	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Wuppertal zur Lärminderung entlang der Haupteisenbahntrasse gegenüber der Deutschen Bahn AG aufgrund der gesetzlichen Regelungen begrenzt sind, halten wir das städtische Einwirken auf politischer Ebene für sinnvoll. Weitere lärmreduzierende Maßnahmen an der Schienenstrecke seitens der Deutschen Bahn AG werden durch die Bergische IHK ausdrücklich befürwortet.</p> <p>Im vorliegenden Planentwurf wird auch die Lärmbelastung durch die Schwebebahn thematisiert (S. 16, Tabellen 7 und 8). Der Plan legt die Vermutung nahe, dass keine Personen oberhalb von Lärmpegeln von Ltags 70 dB(A) bzw. Lnachts 60 dB(A) betroffen sind (S. 81, Kapitel 6.2: Schwebebahn). Auch die Anzahl Lärmbetroffener oberhalb von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht habe sich verringert. In diesem Zusammenhang begrüßen wir es sehr, dass die in den letzten Jahren durchgeführten Modernisierungen an der Schwebebahn lärmtechnisch zum Erfolg geführt haben.</p> <p>Wie eingangs beschrieben werden im Gegensatz zu den vorangegangenen Runden in der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Stadt Wuppertal niedrigere Grenzwerte festgelegt. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Herabsenkung gibt es nicht. Die neuen Auslösewerte werden mithilfe des Umweltgutachtens 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung als geeignet befundenen Umwelthandlungszielen begründet. Inwieweit die Erkenntnisse aus dem Gutachten wissenschaftlich fundiert sind, entzieht sich unserer Kenntnis. Letztendlich hat die Herabsenkung der Auslösewerte zu einer erhöhten Anzahl der Lärmbrennpunkte geführt. Wie die Verfasser im vorliegenden Plan festgehalten haben, erscheint es wenig realistisch, dass die finanziellen oder die personellen Ressourcen zur Verfügung stehen, um für alle Lärmbrennpunkte geeignete Lärminderungsmaßnahmen in die Wege zu leiten oder umzusetzen. Es stellt sich daher die Frage, warum die Stadt Wuppertal die Grenzwerte freiwillig abgesenkt hat, wenn die bereits vorhandenen Lärmbrennpunkte mit den höheren Auslösewerten noch nicht abschließend abgearbeitet werden konnten. Die niedrigeren Grenzwerte haben den Druck unseres Erachtens nur noch weiter verstärkt. Vor diesem Hintergrund sehen wir die Herabsenkung der Auslösewerte kritisch.</p> <p>Wir würden es sehr begrüßen, wenn unsere Anregungen in den Lärmaktionsplan für die Stadt Wuppertal einfließen würden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Thomas Wängler Leiter Stabsbereich Standortpolitik, Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 14:	Die Stellungnahme Nr. 14 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 15 Eingangsdatum: 19.06.2024 LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland Abteilung Denkmalschutz/ Praktische Bodendenkmalpflege	<p>Guten Tag Helga Bennink,</p> <p>ich bedanke mich für die Übersendung der Planunterlagen im Rahmen der o. g. TöB-Beteiligung. Die späte Stellungnahme ist personellen Engpässen geschuldet. Ich bitte um Ihr Verständnis!</p> <p>Der Unteren Denkmalbehörde liegen Informationen zu Bodendenkmälern für das Gemeindegebiet vor. Sie erhält deshalb eine Durchschrift dieser E-Mail.</p> <p>Bodendenkmäler sind bei der Lärmaktionsplanung zu beachten und immer dann relevant, wenn zukünftig mit Erdingriffen verbundene Maßnahmen geplant sind (z. B. Straßenausbau, Lärmschutzwände, Querungshilfen, Baumpflanzungen o. ä.). Ziel der Planung sollte es deshalb sein, bodendenkmalverträgliche Lösungen zu suchen, wenn Maßnahmen zur Lärminderung in Bodendenkmälern erforderlich werden.</p> <p>Darüber hinaus weise ich darauf hin, dass Vorhaben und Maßnahmen, die mit Erdingriffen verbunden sind und damit zur Beseitigung, Veränderung oder Nutzungsänderung vermuteter und eingetragener Bodendenkmäler</p>	Die Rückmeldung ist zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Hinweis: Personenbezogene Daten sind anonymisiert. Die Nummerierung der Stellungnahmen erfolgt nach Eingang der Stellungnahmen.		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>führen, erlaubnispflichtig gem. § 15 II DSchG NRW sind. Die Erlaubnis ist bei der Unteren Denkmalbehörde zu beantragen und wird im Benehmen mit dem Denkmalfachamt beschieden.</p> <p>Für Rückfragen und Abstimmungen stehe ich gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>Kerstin Kreuzberg</p> <p>Verwaltungsfachwirtin</p>	
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 15:	Die Stellungnahme Nr. 15 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	