Dr. Reinhard Kohleick
Kohlstrasse 105
D-42109 Wuppertal

Stadt Wuppertal
Herrn Oberbürgermeister Uwe Schneidewind
Rathaus Barmen
Johannes- Rau- Platz
42275 Wuppertal

Bürgerantrag gemäß §24 Abs.1 der Gemeindeordnung NRW

Wuppertal, 10.05.2023

Sehr geehrter Herr Schneidewind,

ich bitte Sie, den untenstehenden Antrag in die Tagesordnung der folgenden Sitzung des Verkehrsausschusses aufzunehmen und zur Abstimmung zu bringen:

Die Verwaltung wird angewiesen, die Lärmkartierung für die Stadt Wuppertal 2022 zu korrigieren und zu ergänzen, bzw. eine Neuberechnung der Lärmkartierung vorzugsweise bei alternativen Dienstleistern durchführen zu lassen.

Begründung:

Der Antragsteller hatte im September 2022 mit Verweis auf eigene Messungen einen Antrag auf ein Langzeitgutachten mit Messung zur Bestimmung der Lärmwerte in der Kohlstraße beantragt (VO/1075/22). Dieser Antrag wurde in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 6.12.2022 abgelehnt. Beigeordneter Meyer begründete die Ablehnung mit einem Verweis auf die anstehende Lärmkartierung und versicherte, er werde „die Berater so lange rechnen lassen, bis die Werte mit den Messwerten übereinstimmen“. Sie selbst äußerten damals Ihre Verwunderung.

In der Lärmkartierung 2022 wurde die Kohlstraße jedoch überraschenderweise nicht erfasst. Dies ist um so erstaunlicher, als dies offensichtlich nicht auf einer bewussten Entscheidung der Verwaltung beruht, sondern dem Anschein nach eher zufällig durch die willkürliche Weiterführung einer historischen Praxis bedingt ist.

Tel. +49-170-243 7041
E-mail: reinhard@kohleick.com

Der fehlende Ausweis der Lärmwerte für die Kohlstraße beruht also nicht wie anfangs vermutet auf unrealistischen Verkehrsdaten oder Geschwindigkeitsverteilungen. Es wurde einfach überhaupt nicht gerechnet. Dies steht offensichtlich im Widerspruch zur zitierten launigen Ankündigung des Beigeordneten Meyer während der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 6.12.2022.

Nach Auskunft der Verwaltung wurde das lärmkartierte Straßennetz im Jahre 2006/2007 ausgewählt und wurde weitergehend nicht verändert. In diesem Netz ist die Kohlstraße aus nicht näher erläuterten Gründen, vielleicht auch ganz ohne Grund, nicht enthalten: “in dem für die Lärmkartierung verwendeten Straßennetz sind sowohl die Hauptverkehrsstraßen integriert, wie auch weitere Straßenzüge mit z.T. DTV-Werten [Anm.:Verkehrsbelastung nach Verkehrsmodell der Stadt] > 1.000. Jedoch sind nicht alle Straßenzüge ab einer DTV > 1.000 in die Berechnung/das vertiefende Straßennetz integriert. Dies führt bspw. dazu, dass die Kohlstraße nicht berechnet wurde, obwohl die Straße eine DTV > 1.000 aufweist.“

Frau Dr. Miethke betont zwar, dass das vorliegende Modell die gesetzliche Auflage einer Kartierung aller Straßen von mindestens 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr erfüllt, jedoch lässt diese Argumentation mit gesetzlichen Mindestanforderungen außer Acht, dass die offensichtliche Inkonsistenz in der Behandlung von kleineren Straßen zu einem ebenso inkonsistenten und daher letztlich intransparenten Lärmmodell führt.

Dies konterkariert das Ziel des Gesetzgebers, eine transparente und einheitliche Beschreibung der Lärmbelastung für das Stadtgebiet als Dokumentations- und Planungsgrundlage zu erstellen.

Bei ähnlichen Geschwindigkeiten ist die Verkehrsbelastung der wesentliche Treiber der Lärmbelastung. Das Verkehrsmodell der Stadt zeigt Verkehrsbelastungen von derzeit 7700-8000 in der Kohlstraße gegenüber 2500-5000 im Röttgen. Man würde erwarten, dass daher vornehmlich auch die Kohlstraße kartiert würde. Kartiert wird jedoch nur das Röttgen mit dann wesentlich geringeren Lärmbeiträgen. Diese Auswahl geschah damit vermutlich nicht zufällig.

Weniger wohlmeinende Mitbürger könnten so zum Schluss kommen, dass die Vorauswahl des Straßennetzes in 2006/2007 das Ziel hatte, durch den selektiven Ausschluss lärmbelasteter Straßen unterhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen eine insgesamt geringere Verkehrslärmbelastung für die Stadt auszuweisen. Dies würde dann auch geringeren Handlungsdruck zur Lärmvermeidung zur Folge haben. Diese Interpretation wirkt um so plausibler, als da die Verkehrsbelastung der Kohlstraße in der Vergangenheit dem Vernehmen nach noch deutlich höher und damit lauter war. Dieses höchst selektive Vorgehen untergräbt die Glaubwürdigkeit und Akzeptanz jeder Analyse und jeden Modells.

Die neueste Lärmkartierung zeigt für die Kohlstraße auf ihrem gesamten Verlauf daher keine Lärmwerte. In der Folge wird die Lärmbelastung für die Anwohner nicht ausgewiesen. Das heißt aber auch, dass in Abwesenheit von Lärmwerten keine Lärmaktionspläne oder Lärmschutzmaßnahmen für die Kohlstraße formuliert werden. Dies stellt eine Ungleichbehandlung der Anwohner der Kohlstraße gegenüber denen vergleichbarer Straßen dar. Darüber hinaus werden die Betroffenenzahlen der Lärmkartierung für das Stadtgebiet insgesamt unterschätzt, da zumindest Lärmbetroffene der Kohlstraße nicht ausgewiesen werden.

Es ist nun bereits das zweite dem Antragsteller bekannte Mal, dass die Rechte der Anwohner der Kohlstraße durch einen Ermessensfehler (Tempo 30 Strecke vor Kindertagestätte und Berufskolleg) bzw. hier einen methodischen Fehler der Verwaltung verletzt wurden. Man kann wohl nicht von einer bewussten Benachteiligung der Kohlstraße im Rahmen eines „Kohlstraßen Komplotts“ ausgehen, da dies eine koordinierte Zusammenarbeit Einzelner über Organisationsgrenzen (Verkehr, Verkehrslenkung, Umwelt) hinweg erfordern würde, für das vermutlich die Grundlage fehlt.

Dann ist aber davon auszugehen, dass die Kohlstraße kein Einzelfall ist und es weitere Straßen im Stadtgebiet mit höherer Verkehrsbelastung von >1000 Fahrzeugen gibt, die in ähnlicher Weise in jeder Lärmkartierung ignoriert wurden. Mitteilungen der Verwaltung lassen das vermuten. Eine Mindestforderung ist daher die konsistente Erweiterung der bestehenden Kartierung 2022 um sämtliche Straßen, die eine Verkehrsbelastung von mehr als 1000 Fahrzeugen pro Tag nach Verkehrsmodell aufweisen.

Aufträge zur Erstellung der Lärmkartierung werden von der Stadt regelmäßig an Dienstleister vergeben. Die diesjährige Lärmkartierung - wie auch die vorherigen - wurde von der Lärmkontor GmbH bzw. deren Vorgängerorganisationen durchgeführt. Während eine langjährige, vertrauensvolle Kooperation mit einem Dienstleister durchaus Vorteile haben kann, zeigt die Erfahrung des Antragstellers, dass durch eine solch enge Kooperation mitunter die kritische Distanz der Mitarbeiter zu den Ergebnissen des Dienstleisters und deren Qualität leiden kann. Dies behindert eine Überprüfung der Methodik und der Ergebnisse. Die beobachteten methodischen Fehler bzw. die offensichtlich weitgehend unreflektierte Weiterführung historischer Usancen könnten ein Indiz hierfür sein.

Daher ist anzuregen, die Dienstleister regelmäßig zu wechseln, und eine komplette Neuerstellung der Lärmkartierung 2022 bei einem Wettbewerber aus der kleinen Gruppe qualifizierter Berater in Auftrag zu geben. So können auch möglicherweise weitere, vielleicht noch unbekannte, fehlerbehaftete methodische Ansätze der Vergangenheit kritisch in Frage gestellt werden.

Schließlich möchte ich darauf hinweisen, dass die Identifikation der aufgezeigten methodischen Fehler nicht auf einer intimen Kenntnis der verwendeten Modelle oder der Gesetzeslage beruht, sondern auf einfachen Plausibilitätsüberlegungen basiert („Warum zeigt die Lärmkarte für die Kohlstraße keine Werte, während Vogelsang und Röttgen kartiert wurden ?“). Üblicherweise sind derartige Überprüfungen der Ergebnisse Aufgaben, die im Rahmen eines Qualitätsmanagements erfüllt werden. Fehler kommen vor. Um so wichtiger ist, dass sie innerhalb der Organisation frühzeitig identifiziert werden. Ich rege daher die Schaffung einer Position für Qualitätssicherung im Ressort Verkehr und Umwelt an.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Reinhard Kohleick