

An die
Stadtverwaltung Düsseldorf, Umweltamt

Düsseldorf, den 28.11.2010

Anregungen zum Lärmaktionsplan Düsseldorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD), KV Düsseldorf möchte einige Anmerkungen zum veröffentlichten Entwurf des Lärmaktionsplans Düsseldorf machen. Wir beschränken uns dabei auf unser Fachthema Verkehr, das ja einen wesentlichen Anteil an der Gesamtbelastung hat, und auf eher allgemeine Aussagen, da wir eine systematische Bewertung der lokalen Lärmsituationen und der Güte der Modellrechnungen aktuell nicht leisten können.

Allgemeine Anmerkungen

Es stellt sich uns die grundsätzliche Frage, ob die gesetzlichen Vorgaben („Die Öffentlichkeit ... erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. ... Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“) tatsächlich materiell erfüllt wurden.

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist von Informationsveranstaltungen, runden Tischen oder Ideenwettbewerben die Rede, um eine echte Bürgerbeteiligung anzustoßen. Essen, Köln oder Berlin nutzen z.B. interaktive Internetseiten, Bürgerforen oder Info-Flyer.

Die im Düsseldorfer Planentwurf genannten Instrumente der Öffentlichkeitsbeteiligung (Offenlegung u. Ratssitzungen) ergeben dagegen in unseren Augen nur eine formale Mindestbeteiligung. Die Bürger und Verbände werden zu wenig aktiv bei ihren Eingaben unterstützt, über die Anregungen wird dann durch Verwaltung bzw. Rat obrigkeitlich entschieden, ohne dass es hier zu einem echten Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern kommt. Eine intensivere Beteiligung der Öffentlichkeit in den weiteren Phasen der Bewertung und Konkretisierung der Maßnahmen hält der VCD für unverzichtbar.

Der Lärmaktionsplan ist schon lange überfällig, laut EU-Umgebungslärm-Richtlinie (von 2002) bzw. Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 47d) hätte er für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern bis 18. Juli 2008 erstellt werden müssen, wobei allerdings die Verzögerung vorrangig von den höheren staatlichen Ebenen zu verantworten ist, die Ausführungsbestimmungen sehr spät beschlossen haben.

Die Termine für die Realisierung der im Plan genannten Maßnahmen sind ungenau, die Frage, wann und wieviel Mittel dafür vorhanden sind, ist ungeklärt. Es werden keine Kostenschätzungen vorgelegt, ohne die eine sinnvolle Priorisierung der Maßnahmen gar nicht möglich ist. Auch über eine wirksame Erfolgskontrolle steht nichts im Planentwurf.

In der Einleitung wird mit Verweis auf den Runderlass des Landes die politische Verknüpfung mit der Luftreinhaltung sowie der Verkehrsentwicklungsplanung erwähnt, im weiteren Text wie auch in den genannten Plänen wird diese Verknüpfung aber nicht geleistet.

Weder im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) noch im aktuell diskutierten Nahverkehrsplan (NVP) werden konkrete Lärminderungsziele genannt und Lärminderung ist nach unserer Einschätzung dort kein wesentliches Handlungsziel. Eine Integration von Luftreinhaltung und Lärmschutz, evtl. auch noch Klimaschutz, können wir bisher nicht erkennen.

Dies würde nämlich bedeuten, über eine umweltpolitische Steuerung des Verkehrs nachzudenken, das ist aber für die Düsseldorfer Politik wohl ein Tabuthema. Eine solche Steuerung hätte Instrumente, um Lärm sehr schnell und mit geringen Kosten zu reduzieren.

Die Stadt setzt dagegen fast nur auf bauliche Maßnahmen von Lärmschutzwänden über Flüsterasphalt bis zu Lärmschutzfenstern. Diese Maßnahmen sind teuer, dauern lange und haben z.T. nur eine eingeschränkte Wirkung oder sogar negative Nebenwirkungen auf die Lebensqualität (z.B. Schallschutzfenster).

A) Straßenverkehr

Eine schnelle und fast kostenlose Lärminderung im Straßenverkehr ist durch zusätzliche Geschwindigkeits-Begrenzungen möglich, auch auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnbebauung, zumindest in der Nacht. Tempo 40 reduziert den Lärm im Vergleich mit Tempo 50 im Mittel um ca. 2 dB(A), Tempo 30 sogar um 3 dB(A), also auf die Hälfte.

(Grundsätzlich ist der VCD für die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet.)

Die Sperrung von Wohnstraßen in der Nacht für Durchgangsverkehr, Lkw oder Motorräder kann eine ergänzende Maßnahme sein.

Die Lärmschutzgründe für solche verkehrsordnenden Maßnahmen müssen den Bürgern kommuniziert werden, um Akzeptanz zu schaffen. Wirksame Hilfsmittel könnten z.B. automatische Geschwindigkeits-Messgeräte mit Anzeige der gefahrenen km/h + Smiley sein, wie sie z.Zt. mobil eingesetzt werden. An Hauptstraßen mit neu eingerichteten Tempolimits sollten solche Geräte für längere Zeit oder auf Dauer installiert werden. Schilder und Geräte könnten zur Erläuterung mit einem Zusatz „Anwohnerschutz“ o.ä. versehen werden.

Generell sollte der Straßenverkehr noch konsequenter auf anbaufreie bzw. Fernstraßen verlagert werden, z.B. sollte es durch Ampelschaltungen und Verkehrsregelung dem überörtlichen Verkehr unmöglich gemacht werden, statt des Rheinalleetunnels oder der Brüsseler Str. die Luegallee oder Düsseldorfer Str. in Oberkassel zu nutzen, und das auch im Fall von Staus.

Lärm kann auch durch die Verstetigung des Verkehrsflusses reduziert werden. Neben den im Planentwurf genannten Maßnahmen gehören hierzu auch Geschwindigkeitsbegrenzungen (s.o.) und das Abschalten von Ampeln bzw. die Verkürzung der Signalumlaufzeiten in der Nacht.

Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs im Rahmen von VEP und NVP verbessern die Lärm- und gleichzeitig die Luftsituation, werden aber zur Zeit in die entsprechenden Pläne nur unzureichend einbezogen. Dazu gehören u.a.

- Die gezielte Förderung von Zufußgehen (Aufenthaltsqualität, ausreichende Gehwegbreite, Querungsmöglichkeiten,..) und Radfahren (Einrichtung von Fahrradachsen, Radstreifen an Hauptstraßen, radgerechte Kreuzungen, ausreichende Abstellanlagen etc.)
- Die stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt zu unterstützen, z.B. durch Abbau von Störungen im Straßenverkehr, bessere Ampelschaltungen, Anschluss-Sicherung, Abbau von Verbindungs- und Kapazitätsdefiziten, Firmen- u. Sozialtickets u.a.m.
- Die Verbesserung der Qualität des regionalen Nahverkehrs (Zuverlässigkeit, Angebot, Bahnhofsqualität,..) kann den Pendlerverkehr mit Pkw reduzieren.
- Parkraumbewirtschaftung soll der gezielten Verringerung des Autoverkehrs in Wohngebieten und insbes. auch des Parksuchverkehrs dienen.
- Neue Logistikkonzepte im Zusammenhang mit der Umweltzone können die Belastung durch Lkw-Verkehr reduzieren.
- Mobilitätsmanagement für größere Verkehrserzeuger (Flughafen, Messe, Uni, Hallen, Großunternehmen, Stadtverwaltung, Schulen..) soll dazu dienen, durch Beratung und Maßnahmenprogramme eine umweltverträglichere und damit auch lärmärmere Abwicklung des Personen- und Güter-Verkehrs zu diesen Großzielen zu erreichen.
- Eine veränderte Straßenraumgestaltung durch mehr Grünstreifen u. Straßenbäume, schmalere Fahrbahnen etc. führt ebenfalls zu einer Verringerung der Lärmimmission an der Häuserfront.

Schallschutzfenster und lärmarme Belüftungseinrichtungen von Wohnräumen sind Hilfsmaßnahmen, die die Wohnqualität auch negativ beeinflussen, Außenbereiche wie Straßenraum, Gärten, Grünanlagen, Spielplätze etc. werden dadurch gar nicht geschützt. Auch Lärmschutzwände haben negative Wirkungen auf die Umgebung (Trennwirkung, Sichtbeeinträchtigung). Deswegen sollten Maßnahmen, die an der Quelle, also an den Fahrzeugen, dem Fahrverhalten und den Verkehrsmengen ansetzen, Vorrang haben.

Da beim Schallschutzfensterprogramm und beim Einsatz von lärmarmem Asphalt die Stadt Düsseldorf schon eine Vorreiterrolle hat, gehen wir auf diese Bereiche nicht gesondert ein.

Wir finden einige sehr lärmträchtige Straßenabschnitte im Lärmaktionsplan nicht, z.B. die Brüsseler Str. im Bereich Hansaallee. Warum kommen keine Lärmschutzwände auf Brücken in Frage, wie sie z.B. auf der Brücke der B7/A52 in Höhe der Freizeitanlage Heerdt schon realisiert wurden?

Bei konkreten Lärmbeschwerden von Bürgern sind Modellrechnungen grundsätzlich durch tatsächliche Messungen zu ersetzen.

Bei städtischen bzw. im städtischen Auftrag fahrenden Fahrzeugen (z.B. Müllabfuhr, Busse), bei Baustellen und anderen von der Stadt zu verantwortenden Anlagen und Aktivitäten ist auf eine lärmarme Ausführung und Nutzung zu achten, entsprechende Konzepte sind zu entwickeln.

B) Straßenbahnverkehr

Mehr eigene Bahnkörper und Rasengleise für Straßenbahn und Stadtbahn verringern Lärm, bei Schienen im allgemeinen Straßenraum ist lärmarmes Pflaster einzubauen. Zu prüfen ist auch, inwieweit andere Weichenbauformen und bessere Weicheninstandhaltung Lärm und Erschütterungen reduzieren.

Die modernen Niederflurbahnen haben die Hoffnung auf eine merkliche Reduzierung des Lärms leider nicht erfüllt. Hier ist zu prüfen, welche Nachbesserungen an den Fahrzeugen nötig sind, um die Situation zu verbessern.

Auch im Busbereich ist stärker auf lärmarme Fahrzeuge zu achten.

C) Eisenbahnverkehr

Für den Eisenbahnverkehr ist die Stadt nicht direkt zuständig. Die Stadt kann sich aber beim Bund evtl. noch intensiver für Lärmschutzmaßnahmen an den innerstädtischen Bahnstrecken einsetzen.

Außerdem hat die Stadt als Mitglied im VRR die Möglichkeit, bei künftigen Ausschreibungen von Eisenbahn-Verkehrsleistungen im Personennah- und Regionalverkehr auf besonders lärmarme Fahrzeuge hinzuwirken.

Mittel- und langfristig hilft nur eine Verbesserung der Rahmenbedingungen auf Landes- und Bundesebene, u.a. mehr Mittel für Lärmschutzprogramme, mehr Anreize für lärmarme Güterwagen.

D) Luftverkehr

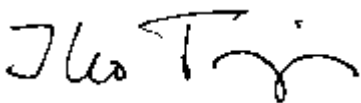
Als Miteigentümer des Flughafens Düsseldorf soll sich die Stadt für die strikte Einhaltung der Nachtflugverbote am Flughafen Düsseldorf einsetzen, Ausnahmen sollen auf nachweislich unvermeidbare Fälle begrenzt werden und mit prohibitiv hohen Gebühren belegt werden.

Die Flugrouten sind weiterhin auf Lärmminimierung für die Anwohner in Düsseldorf und im Umland zu prüfen. In diese Diskussion sind die Fluglärminiativen der Region mit ihrer hohen Fachkompetenz direkt einzubeziehen.

Stärkere Anreize für lärmarme Flugzeuge können und sollen durch eine entsprechende weitere Umgestaltung der Gebührenstruktur und ordnungspolitische Maßnahmen geschaffen werden.

Für die weiteren Schritte zur Erarbeitung eines wirksamen Lärmaktionsplans im Verkehr stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
VCD Düsseldorf



Iko Tönjes, Mitglied des Vorstands