

Arbeitsgemeinschaft der nach § 60 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Verbände in Dortmund



BUND – Kreisgruppe Dortmund, Huckarder Str. 8, 44147 Dortmund

Absender dieses Schreibens:

Stadt Dortmund
Umweltamt

Thomas Quittek

44122 Dortmund

Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Unser Zeichen	Datum
	12.1.2012	DO 33-01.12 IMS	17.2.2012

Entwurf zum Lärmaktionsplan Dortmund Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stellungnahme ergeht in Abstimmung mit den beiden anderen anerkannten Naturschutzverbänden Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU).

Die Naturschutzverbände regen eine Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes an. Sie bemängeln die verspätete Aufstellung des Lärmaktionsplanes. Sie regen eine verbesserte Öffentlichkeitsbeteiligung analog der Stadt Hamburg an und bitten die Lärmkarten um die Anzahl der betroffenen Menschen zu ergänzen. Ferner sind die kumulativen Wirkungen verschiedener Lärmquellen zu betrachten und eine Verzahnung mit der Luftreinhalteplanung vorzunehmen. Für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von mehr als 15.000 Kfz/Tag sind detaillierte Einzelmaßnahmen zu entwickeln. Die Entlastungswirkungen von Ortsumfahrungsstraßen sind den Belastungszahlen auf den neuen Straßenzügen gegenüber zu stellen (z.B. auf der L 663). Die „Ruhigen Gebiete“ sind als Tabuzonen für weitere verlärmende Infrastruktur zu definieren (z.B. Raum nördlich Asseln/Wickede). Die Naturschutzverbände schlagen eine Erweiterung der „Ruhigen Gebiete“ vor, zunächst im Bereich Barop (Umweltkulturpark, Rüpingsbach).

0. Verspätete Umsetzung und ungenügende Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (im Folgenden „EG-Richtlinie“) hätte die Bundesrepublik Deutschland bereits zum 18.7.2008 Lärmaktionspläne zur Regelung von Maßnahmen ausgearbeitet haben müssen. Zum 30.6.2012 müssen so genannte strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken ausgearbeitet und ggf. genehmigt worden sein müssen. Hierzu

gehört auch die Ausweisung sog. „**ruhiger Gebiete**“. Bis zum 18.7.2013 sind Aktionspläne zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen aufzustellen.

Die Stadt Dortmund legt mit dem Entwurf des Lärmaktionsplanes zwar einen Aktionsplan zur Regelung vor, inwieweit aber die Maßnahmen bis zum 18.7.2013 realisiert werden können, bleibt unklar.

Auch der Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung ist aus der Sicht der Naturschutzverbände unzureichend. Außer einer Auftaktveranstaltung und der öffentlichen Auslegung der Pläne ist nur die Online-Plattform www.mach-ruhig-mit.dortmund.de eingerichtet worden. Eine neue, gute Form der direkten Bürgerbeteiligung, aber es können nur Internetnutzer mitwirken.

Die EG-Richtlinie hingegen fordert eine Mitwirkung an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne.

Beispielhaft sei hier die Mitwirkung bei der Stadt Hamburg durch das sog. „Hamburger Lärmforum“ genannt.

<http://www.hamburg.de/hamburger-laermforum/>

Zur Öffentlichkeit gehören dort nicht nur die Bürger, sondern auch Verbände (insbesondere auch die Umweltverbände), Gewerkschaften, Parteien und Bürgerinitiativen:

<http://www.hamburg.de/contentblob/549506/data/forum-2-teilnehmerliste.pdf>

Hamburg hat den Aktionsplan in mehreren Stufen erarbeitet und in der 3. Stufe durch Gutachter beurteilen lassen. Die Ergebnisse wurden anschließend auf Bezirksebene nochmals mit der Öffentlichkeit diskutiert.

In der EG-Richtlinie ist auch das Ziel „*Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen*“ festgeschrieben. In Artikel 9 heißt es, dass der Lärmaktionsplan „*der Öffentlichkeit zugänglich und an sie verteilt*“ werden muss. „*Diese Information muss deutlich, verständlich und zugänglich sein.*“ Die Stadt Dortmund erfüllt diese Vorgabe nicht.

<http://erfurt.thueringer-allgemeine.de/web/lokal/politik/detail/-/specific/Studie-aus-Jena-Tempo-30-hilft-gegen-Laerm-449011065>

1 Einleitung

In der EG-Richtlinie heißt es in Artikel 2:

(1) Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

Andere lärmempfindliche Gebäude oder Gebiete wären z.B. Altersheime, Kindergärten, Zoos, Wald- und Naturschutzgebiete. Kleingartenanlagen, die jedoch im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht aufgenommen wurden. Wir regen die nachträgliche Aufnahme an.

1.3 Richtwerte der Lärmaktionsplanung

Im Entwurf des Lärmaktionsplanes heißt es unter Punkt 1.3:

„Zieht man die aktuellen Aussagen des Umweltbundesamtes (UBA) zu den Handlungszielen zur Lärminderung heran, ist zu erkennen, dass mit Pegeln von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ das Ziel, die Gesundheit der Menschen zu schützen, noch lange nicht erreicht ist. Allein zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren nennt das UBA einen kurzfristig anzustrebenden Zielwert von 65 dB(A) für den L_{DEN} und von 55 dB(A) für den L_{Night} . Als langfristiges Ziel nennt das UBA einen Wert von 55 und 45 dB(A) für den L_{DEN} bzw. L_{Night} .

Während die aus den EU-Vorgaben abgeleiteten Richtwerte L_{DEN} und L_{Night} gebietsunabhängig Gültigkeit haben, berücksichtigen die sonstigen deutschen Richtwerte in aller Regel den Charakter des jeweiligen Gebietes, in dem sie Anwendung finden. So darf es in Industrie- und Gewerbegebieten durchaus relativ laut sein, da dort Wohnen nicht bzw. nur sehr eingeschränkt erlaubt ist. In Gebieten mit vorwiegender Wohnnutzung – besonders in reinen Wohngebieten – sind die Anforderungen an den Schallimmissionschutz dagegen sehr hoch. Darüber hinaus unterscheiden die sonstigen deutschen Richtwerte nur Tag und Nacht und nicht die Abstufung Tag – Abend - Nacht. In einigen Fällen kennt man darüber hinaus Zu- bzw. Abschlüsse für Ruhezeiten.“

Nimmt man diese Ausführungen zur Grundlage, so hätten aus der Sicht der Naturschutzverbände die langfristig angedachten, aber viel niedrigeren - die Bevölkerung schützenden - Grenzwerte angewendet werden sollen. Die EG-Richtlinie verlangt eine Betrachtung sogar schon auf der Ebene der Belästigung durch Umgebungslärm.

2 Lärmkartierung

Nach Artikel 7 (1) der EG-Richtlinie hätten spätestens bis zum 30. Juni 2007 für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sein müssen. Erst mit Stand 20.3.2008 kam die Stadt Dortmund dieser Forderung nach. Leider sind diese Lärmkarten im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht aufgeführt. Die entsprechende Karte ist nur umständlich über folgenden Link aufrufbar:

http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Laermkarten_NRW/index.php

In dem zugehörigen Bericht werden die Hauptlärmquellen dargestellt:

http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/Berichte/05913000_ergeb.pdf

Leider sind etliche Hauptverkehrsstraßen nicht mit aufgenommen worden (s. Tabelle 1 „Hauptlärmquellen Straßenverkehr“ auf S. 12): So fehlt der komplette Hellwegzug zwischen Wambel und Wickede, die Mallinckrodtstraße, die Provinzialstraße, die Emscherallee, die Stockumer Straße, die Wittbräucker Straße, die Bornstraße, die Rheinische Straße; auch die Bundesautobahn A 42.

Selbst wenn man in der Kartierung der Stadt Dortmund von einem u.E. zu hohen Auslöse-Schwellwert von $>70 \text{ dB(A)}$ ausgeht, hätten z.B. Gebäude entlang der oben genannten hoch belasteten Straßenzüge betrachtet werden müssen. Auf der Beispielkarte des LANUV sind diese Abschnitte an der gelben Linie - Auslöse-Schwellwert $>70 \text{ dB(A)}$ - erkennbar.

Wir bitten, die Lärmkarten um diese und weitere stark befahrene Straßenzüge zu ergänzen und die kompletten Lärmkarten in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen.

Darüber hinaus regen die Naturschutzverbände die Verwendung zusätzlicher Lärmindizes an, wie sie in der EG-Richtlinie im Anhang 1 (3) genannt sind:

Beispiele:

- Die betreffende Lärmquelle ist nur über kurze Zeiträume in Betrieb (beispielsweise weniger als 20 % der gesamten Tageszeit im Jahr, der gesamten Abendzeit im Jahr oder der gesamten Nachtzeit im Jahr);
- in einem oder mehreren der betrachteten Zeiträume treten im Durchschnitt sehr wenige Schallereignisse auf (beispielsweise weniger als ein Schallereignis pro Stunde, wobei ein Schallereignis definiert werden kann als Schall, der weniger als 5 Minuten anhält; Beispiele sind der Lärm eines vorbeifahrenden Zuges oder eines vorbeifliegenden Flugzeugs);
- der Lärm hat eine starke Niedrigfrequenzkomponente;
- L_{max} oder SEL (sound exposure level — Lärmexpositionspiegel) für Lärmschutz in der Nacht bei Lärmspitzenwerten;
- verstärkter Lärmschutz am Wochenende oder zu bestimmten Zeiten im Jahr;
- verstärkter Lärmschutz am Tag;
- verstärkter Lärmschutz am Abend;
- Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen;
- ruhige Gebiete auf dem Land;
- der Lärm enthält besonders hervorstechende Töne;
- der Lärm ist impulsartig.

2.2 Ermittelte Lärmeinwirkungen in Dortmund

Zwar sind unter Punkt 2.2 des Lärmaktionsplanes Tabellen zur geschätzten Gesamtzahl betroffener Wohnungen und Menschen aufgeführt, allerdings bleibt offen, welche Gebiete hierfür die Grundlage bilden. Zudem fehlen differenzierte Zahlen zur jedem einzelnen betroffenen Gebiet. Hier bitten wir um die Bereitstellung der entsprechenden Karten und die Anzahl der jeweils betroffenen Wohnungen und Menschen. Auch wurden seitens der Stadt Dortmund die in Anhang III genannten Methoden zur Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm weder dargestellt noch beachtet.

Unvollständig ist auch die Betrachtung des Schienen- und Flugverkehrs. So sind zwar für die S-Bahn-Trasse in Asseln und Wickede Grenzwertüberschreitungen angezeigt, in Brackel unter gleichen Bedingungen aber nicht.

2.2.4 Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Die Betrachtung des Umgebungslärms des Flughafens ist aus der Sicht der Naturschutzverbände unzureichend. Im Entwurf des Lärmaktionsplanes wird der Flugverkehr in Tabelle 5 zwar Lärmquelle genannt, findet aber keine Aufnahme in die Kartierung des Umgebungslärms.

Im Entwurf des Lärmaktionsplanes heißt es unter Punkt 2.2.4:

„Die vom Flugverkehr ausgehenden Lärmemissionen erreichen nicht den Auslösepegel von $L_{DEN}=70$ dB(A) und $L_{Night}=60$ dB(A). Der Flughafen Dortmund bzw. der Flugverkehrslärm ist daher kein Bestandteil der aktuellen Lärmaktionsplanung.“

In der Zusammenfassung (S. 19) heißt es:

„Für den Fluglärm und den Gewerbelärm ergeben sich keine Betroffenen. Insbesondere für den Fluglärm mag das überraschen, da Überflüge insbesondere beim Landeanflug sehr laut sind. Dass

sich diese lauten Einzelereignisse nicht in den Kennwerten niederschlagen, ist in der Bildung von Mittelwerten begründet. Dies ist sicherlich eine Schwäche der Kennwerte.“

Die EG-Umgebungsrichtlinie überlässt es den Mitgliedsländern, bei der Umsetzung in nationales Recht auch die unerlässlichen Grenzwerte für die verschiedenen Lärmwerte selbst festzulegen. Dieses begründet ihren fundamentalen Mangel.

Ein Interventionswert (als Umwelt-Richtwert interpretiert), der - wie zumindest im Falle von Fluglärm - in der festgesetzten Höhe keinen präventiven Charakter hat, ist völlig unzureichend.

Nach Erkenntnissen im Vorfeld der Novellierung des Gesetzes zum Schutze vor Fluglärm liegt der gewählte Wert von 70 dB(A) bereits im Bereich der Gesundheitsgefährdung.

Bei Fluglärm besteht als (Umwelt-)Ziel laut Gesetz die Vermeidung erheblicher Belästigung. Laut UBA-Tabelle wären L_{DEN} 55 dB(A) und L_{Night} 45 dB(A) anzusetzen. Dies sollten für den vorliegenden Lärmaktionsplan nachgeholt werden.

Zum Kapitel „Maßnahmen zur Lärminderung“ bei Fluglärm ist Folgendes anzumerken:

1. Wie oben ausgeführt, ist die Festlegung des Interventionswertes bei 70 dB(A) völlig unzureichend, auch wenn man sich seitens der Stadt auf die Vorgabe der Landesregierung NRW oder sogar auf den Bund bezieht.
2. Die Flughafenbetreiber müssen sich die Fluglärm-Immissionen als Verursacher zurechnen lassen.
3. An- und Abflugverfahren bzw. Routen sind u.a. ursächlich für die Fluglärm-Immissionen. In Dortmund /Unna wird das Überfliegen dicht bebauter Gebiete nicht vermieden, sondern ist Folge der (falschen) Planung / Realisierung des Flughafens und des Flugbetriebes.
4. Die Verantwortung für die Anlage und damit auch für den möglichen Betrieb des Flughafens liegt einzig und allein bei der Stadt Dortmund. Sie hat die Folgen zu verantworten und unterliegt insoweit den gesetzlichen Bestimmungen (hier des Fluglärmgesetzes).
5. Aus Lärmwirkungs- und lärmmedizinischer Sicht sind laut aktueller Forschungsergebnisse zum Fluglärm selbst die im novellierten Gesetz festgelegten Grenzwerte für die Schutzzonen als bedenklich anzusehen. Diese Grenzwerte des Fluglärmgesetzes sind hier lediglich zitiert, aber nicht „beachtet“, geschweige denn angewendet worden.
6. Da die Erhebung der Eingangsdaten für den Flugverkehr auf den Betrieb im Jahre 2006 basiert, ist kein (regelmäßiger) Nachtflug bewertet worden.
7. „Neue Fluglärmprobleme“ können nicht nur durch eine „vorausschauende Siedlungs-Planung“, sondern hier in Dortmund durch Verzicht auf die Ausweitung der Betriebszeit in die Nacht vermieden werden. Deshalb fordern die Naturschutzverbände eine Rücknahme des laufenden Antrages zur Einführung des regelmäßigen Nachtfluges nach 22.00 Uhr als erste wirksame Maßnahme im Rahmen der derzeitigen Lärmaktionsplanung.
8. Für die nachfolgende Lärmkartierung in 2013 (auf Datenbasis 2011 für den Fluglärm) sollte ein wesentlich niedrigerer Interventionswert in Übereinstimmung mit unseren Ausführungen unter Pkt. 1 – 4 angesetzt werden. Nur so kann die Stadt die Bürger vor den Folgen des Fluglärms durch den Betrieb wirksam schützen.

Die Naturschutzverbände bitten, den Flugverkehr in die Lärmkartierung mit aufzunehmen.

Fehlende kumulierende Betrachtung von Lärmeinwirkungen

Die Naturschutzverbände vermissen die in der EG-Richtlinie geforderte kumulierende Betrachtung verschiedener Lärmquellen wie z.B. Verkehrs- und Gewerbelärm. Beispiel: Westfälische Straße (S-Bahn und Industrie- bzw. Gewerbelärm). Diese kumulierende Wirkung sollte mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.

Fehlende Verknüpfung mit der Luftreinhalteplanung

Derzeit fehlt es in den meisten Kommunen an einer Verknüpfung von Lärminderungsplänen nach § 47 a BImSchG mit Luftreinhalteplänen nach § 47 BImSchG bzw. der 22. BImSchV, so auch in der Stadt Dortmund. Derzeit werden bundesweit diese Fachpläne getrennt bearbeitet. Der analytische Teil der Luftreinhaltepläne (Emissions-, Immissions- und Wirkungskataster) enthält zahlreiche auch in der Lärminderungsplanung benötigte Daten. Dies betrifft Daten zu Flächennutzungen und -struktur, zu den Emittenten (z.B. genehmigungsbedürftige Anlagen, durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsmengen) und zu den Ausbreitungsbedingungen (Topographie).

Eine getrennte Bearbeitung dieser Fachpläne führt zu erheblicher Doppelarbeit bzw. Mehrkosten und spaltet außerdem die Fachleute beider Disziplinen in unnötiger Weise.

Das Instrument der Luftreinhalteplanung wird die Kommunen in den nächsten Jahren verstärkt beschäftigen. Denn ab dem 1. Januar 2005 gelten die in der 22. BImSchV festgelegten anspruchsvollen EU-Luftqualitätsgrenzwerte. Dabei bereitet besonders die Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub PM10 und Stickoxide in vielen Ballungsräumen und Innenstädten große Schwierigkeiten. Anders als die Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG bzw. nach der EG-Umgebungsärmrichtlinie gibt es bei Luftreinhalteplanung das relative scharfe Instrument der Eingriffsregelungen. Danach muss bei Überschreitung der in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte zur Luftqualität nachgewiesen werden, mit welchen Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte zu einem festgelegten Zeitpunkt sichergestellt wird. Der Maßnahmenkatalog aus der Lärminderungsplanung stellt dagegen keine Ermächtigungsgrundlage für Anordnungen dar. Vielmehr müssen die Maßnahmen auf die jeweiligen Ermächtigungsgrundlagen der einschlägigen Vorschriften (Immissionsschutzrecht, Straßenverkehrsrecht, Bauordnungsrecht oder Polizeirecht) gestützt werden.

Lärminderungs- und Luftreinhaltepläne sollten in einem Zug erstellt werden und auf einer einheitlichen Datengrundlage basieren. Das spart auch Kosten und unnötige Doppelarbeit. Außerdem helfen Maßnahmen zur Bekämpfung von Verkehrslärm in der Regel auch zur Bekämpfung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen.

Die Naturschutzverbände bitten die Stadt Dortmund, den Lärmaktionsplan mit dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet-Ost zu verzahnen und für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, an denen PM10- und Stickstoffdioxidgrenzwerte überschritten werden, detaillierte Maßnahmen vorzuschlagen. Dies gilt insbesondere für die Hauptverkehrsstraßen ab einer Belastung von 15.000 Kfz/Tag. Die Tabelle 1 „Hauptlärmquellen Straßenverkehr“ (s. 12 Entwurf Lärmaktionsplan) ist deshalb um die entsprechenden Straßen zu ergänzen.

3. Ruhige Gebiete

Im Entwurf des Lärmaktionsplanes sind zwar „Ruhige Gebiete“ - wie in der EG-Richtlinie vorgegeben - ausgewiesen, es werden aber keine Grundlagen für diese Ausweisung genannt. Es fehlt auch der Zusammenhang zu der Gesamtheit der einwirkenden Schallquellen. Eine Datenbasis liegt nicht vor. So wird der Raum nördlich von Brackel, Asseln und Wickede zwar als ruhige Zone definiert und ein Zielkonflikt zur Planung der L 663n benannt, es fehlt aber der Hinweis auf den Vorrang des Lärmaktionsplanes, wie ihn die EG-Richtlinie formuliert. Zumal nach Verkehrszählungen des

Stadtplanungsamtes aus dem Jahr 2009 ein Rückgang der Verkehrsbelastung auf dem vermeintlich zu entlastenden Hellweg (L 663) zu verzeichnen ist.
Die Naturschutzverbände schlagen eine Erweiterung der „Ruhigen Gebiete“ vor, zunächst im Bereich Barop (in beigefügter Karte grün schraffiert gekennzeichnet).

4. Lärminderungspotenzial

4.1.1 Lärminderungspotenzial Straßenverkehrslärm

Die Naturschutzverbände regen an, auch die Möglichkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 Abs. 1b Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung (siehe Anhang CII S. 57) auf bestimmten Straßenabschnitten zu prüfen.

Ferner sollte die Absicht der Bezirksregierung Arnsberg nach einem flächendeckenden Tempolimit (100 bzw. 130 km/h) auf dem Autobahnring um Dortmund in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.

Zur Lärmreduzierung durch Tempolimits siehe u.a.:

<http://www.ald-laerm.de/downloads/publikationen/Strassenverkehrslaerm.pdf>

(dort auf S. 32: Eine innerörtliche Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vermindert den Mittelungspegel zwar nur um etwa 2 bis 3 dB(A), die Vorbeifahrpegel können jedoch bis zu 7 dB(A) niedriger liegen, wenn Beschleunigungen vermieden werden.)

5. Maßnahmen und Konzepte der Lärmaktionsplanung

Die genannten Maßnahmen bleiben überwiegend unverbindlich und es fehlt ein verbindlicher Realisierungszeitpunkt. Oftmals wird auf andere Akteure außer der Stadt Dortmund verwiesen. Ferner fehlt die Angabe der Kosten. Die Verlagerung von Verkehr auf den ÖPNV ist zu begrüßen, eine Konkretisierung nach den Vorgaben der EG-Richtlinie fehlt aber.

Kontraproduktiv ist der Bau neuer Straßen, die zwar punktuell auf wenigen Straßenabschnitten zur Verminderung des Verkehrs führt, aber in der Summe neuen Verkehr erzeugt bzw. anzieht (s. L 663n / OWIIIa). Auch die Nordspange wird in dieser Hinsicht eher mehr Verkehr in den Dortmunder Norden holen, insbesondere bei Realisierung der L 663n.

Die Naturschutzverbände wenden sich gegen die Ansiedlung bzw. Erweiterung von Logistikstandorten, insbesondere im Siedlungsbereich. Diese sind nicht nur sehr flächenintensiv, sondern erzeugen eine teils erhebliche Zunahme von LKW-Verkehr. Dies führt entlang des Hellwegs in Brackel (TEDI etc.) zur Belastung von Wohnstandorten.

Die Naturschutzverbände bitten ferner, die in den beiden folgenden Veröffentlichungen des BUND aufgezeigten Maßnahmen mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen:

http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/laerm/20040500_verkehr_strassenlaerm_handlungsstrategien.pdf

http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/aktivwerden/2005_verkehr_aktiv_laerm-gutachtenpless.pdf

5.2 Maßnahmen zur Minderung von Straßenverkehrslärm

Folgende Maßnahmen sollten in den Lärmaktionsplan – konkretisiert für die besonders belasteten Straßen ab 15.000 Kfz/Tag aufgenommen werden

- Umleitung des nächtlichen LKW-Verkehrs, Fahrverbot für LKW in der Nacht
- Legung von gefederten Kanal- und Gullydeckeln
- Verlegung von Schächten an Stellen, wo sie nicht überfahren werden
- Verflüssigung des Verkehrs durch flächendeckende Einführung von Tempo 30
- Aufforderung an roten Ampeln, den Motor abzuschalten, das Autofenster zu schließen oder das Radio abzuschalten,
- Tafel, die die Dauer der Rotphase anzeigt (Uhr)
- Anzeigen, die die gefahrene Geschwindigkeit anzeigen, auch mobile Anzeigen, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen
- Anzeigetafeln, die den emittierten Schall anzeigen (z.B. in Form einer Ohrmuschel) Überwachung
- Radarkontrollen
- Kontrolle von Gewerbebetrieben auf Einhaltung der Fahrverbote
- Kontrollen der Fahrzeuge auf rutschende Aufbauten, den Allgemeinzustand der Fahrzeuge hin (Quietschende Ketten, lärmarme Reifen etc.), laufende Motoren, Fahrstil, zu Schulungen anhalten

Ruhender Verkehr

- Einführung von Sammelgaragen außerhalb von Wohngebieten
- Anwohnerparken
- Parkmöglichkeiten außerhalb des Wohngebietes
- Regelungen in Bebauungsplänen und Satzungen zum autofreien Wohnen Öffentlichkeitsarbeit
- Aufklärung über lärmarmes Fahren und Produkte
- Flyer/Infotafeln, die zu niedrigtourigem Fahren auffordern (*so wird ein PKW im zweiten Gang bei Tempo 50 als so laut empfunden wie zwanzig PKW im vierten Gang, das Umschalten vom zweiten in den vierten Gang bringt eine Lärmreduktion von 10 dB(A)*)
- Die Stadt Dortmund sollte ruhige Fahrzeuge beim Ersatzkauf beschaffen
- Elektro-Fahrzeuge (mit Solar-Tankstelle),
- Anschaffung, lärmarmen Reifen für den Fuhrpark,
- Bezuschussung lärmarmen Reifen bei Anschaffung durch Bürgerinnen und Bürger.

5.2 Maßnahmen zur Minderung von Straßenverkehrslärm

5.2.1 Masterplan Mobilität

Die im Masterplan Mobilität enthaltenen und mittlerweile realisierten Straßenbaumaßnahmen haben nur punktuell zu einer Lärminderung geführt. Teilweise sind die zu entlastenden Straßenabschnitte weder zurückgebaut noch verkehrsberuhigt worden. Die Neubaumaßnahmen haben im Regelfall neuen Verkehr erzeugt, ohne dass es zu einer nennenswerten Entlastung auf den Ortsdurchfahrten gekommen wäre.

Beispiel: Gardenkamp/Vogelpothsweg

Im Zusammenhang mit der Realisierung dieses Neubauprojekts sollte nicht nur die Baroper Straße, sondern auch die Osterbergstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Zielsetzung war u.a. die Entlastung des Lehnertweges (Ev. Kindergarten), auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Naturschutzverbände fordert die rasche Umsetzung dieser Maßnahme, die der Rat der Stadt Dortmund seinerzeit beschlossen hat.

Detaillierte Maßnahmen für einzelne Hauptverkehrsstraßen fehlen

Die Naturschutzverbände regen an, für alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von über 15.000 Kfz/Tag spezielle Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln. Die Maßnahmen sollten mit der Luftreinhalteplanung verzahnt werden.

Wie oben erwähnt, sollte dies u.a. für folgende Straßenzüge erfolgen (Liste ist nicht vollständig):

- kompletter Hellwegzug zwischen Wambel und Wickede
- Mallinckrodtstraße
- Provinzialstraße
- Emscherallee
- Stockumer Straße
- Wittbräucker Straße
- Bornstraße
- Rheinische Straße
- Bundesautobahnen A 1, A2, A 45.

6 Perspektivische Maßnahmen und Konzepte zur Minderung von Umgebungslärm

6.2 Planungen zur Verkehrsverlagerung und Verkehrsbündelung

hier: L 663n / OWIIIa

Im Entwurf des Lärmaktionsplanes ist die Planung der L 663n (OWIIIa) als Maßnahme zur Lärminderung durch Verkehrsverlagerung und Verkehrsbündelung genannt (S. 51). Es wird zwar nicht verschwiegen, dass die geplante Trasse mitten durch ein „Ruhiges Gebiet“ führen würde – also ein Zielkonflikt vorliegt - , eine Planungsempfehlung wird jedoch nicht gegeben.

Unabhängig von der naturschutzfachlichen Problematik des Projekts spricht auch die geringe Entlastungswirkung des Projekts für die Hellweganwohner gegen die Realisierung der Umfahrungsstraße. Dies belegen die vom Stadtplanungsamt im Jahr 2009 ermittelten Zahlen.

Die Verwaltungsvorlage DS 16089-09

<http://dosys01.dokom.de/dosys/gremrech.nsf/TOPWEB/16089-09>

wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung Brackel am 19.11.2009 unter dem Tagesordnungspunkt 11.5 eingebracht, aber nicht diskutiert.

<https://dosys01.digistattdo.de/dosys/gremniedweb1.nsf/034bc6e876399f96c1256e1d0035a1e9/b14462e5d44e7dc0c12576ac004b73b2?OpenDocument>

Die Daten belegen eine z.T. erhebliche Abnahme der Verkehrszahlen auf dem Hellweg und anderen Straßenzügen im Stadtbezirk Brackel in den Jahren 2000 bis 2009. In Asseln und Wickede ist der Verkehr ohne L663n im Durchschnitt um über 21,7 % zurückgegangen. Im Stadtteil Wambel und Brackel mit L 663n im Durchschnitt nur um ca. 7,7 %.

Das Stadtplanungsamt begründet die Abnahme in der o.g. Vorlage folgendermaßen:

- *Im Stadtbezirk Brackel lebten weniger Menschen, 3 Prozent auf den ganzen Bezirk bezogen, in Wickede sogar 7 Prozent weniger.*
- *Der demografische Wandel setzte ein: Mehr Alte fahren weniger, und vor allem weniger Auto.*
- *Die Wirtschaftskrise führt auch in Brackel zu mehr Arbeitslosen.*

- *Und schließlich legen die Menschen insgesamt mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn zurück. Die Brackeler zeigen sich hier sogar überdurchschnittlich umweltbewusst. Positive Effekte durch die fertige Ost-West-Verbindung mit U 43 und U 44 sind hier noch gar nicht erfasst.*

Dem prognostizierte Rückgang des Verkehrs auf dem Hellweg von 17.000 auf 10.000 Kfz/Tag würde eine Neubelastung von 26.000 Fahrzeugen pro Tag auf der L 663n gegenüber stehen, die sich durch den Neubau der Nordspange über das Westfalenhüttengelände noch verstärken würde. Hoch problematisch könnte sich der LKW-Verkehr entwickeln, wenn die LKWs von Osten kommend nicht mehr die Autobahnen A2 und A45 und den Hafenzubringer, sondern künftig über L 663n und Nordspange durch den Dortmunder Osten geführt wird.

Die geplanten Bahnunterführung in Husen würde zusätzlichen Verkehr aus Kamen über die Wickeder Straße auf die verlängerte L 663n anziehen. Bei gleichzeitiger Realisierung der Nordspange im Westen und der Weiterführung der L 663n nach Osten entstünde so eine neue Autobahn durch das Stadtgebiet mit Verknüpfungen im Osten an die A1, in der Mitte an der B 236n, im Westen (Marten) an die A45 und im Nord/Westen (Mengede) an die A2. Somit würde sich die L 663n als vierspurige Straße eine zusätzliche Lärm - und Feinstaubquelle.

Der BUND hat in einem Positionspaper auf Bundesebene Voraussetzungen für den Bau von Ortsumfahrungsstraßen genannt.

http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen_30/files/5056_fakten_ou.pdf

<http://www.bund-bawue.de/index.php?id=2462>

http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen_30/files/5056_fakten_ou.pdf

Der Neubau von Ortsumfahrungen darf nicht zu einer Zunahme des Verkehrs in der Summe auf der zu entlastenden Ortsdurchfahrt und der künftigen Ortsumfahrung führen. Die Ortsdurchfahrt muss mindestens um 50 % des Kfz-Verkehrs entlastet werden.

Beide Ziele würde die Planung der L 663n nicht erreichen. So würde der Kfz-Verkehr auf dem Hellweg nur um etwa ein Drittel reduziert (derzeit auf Hellweg: 17.000 Kfz, nach Realisierung L 663n 10.000 Kfz), während fast 20.000 Kfz/Tag zusätzlich auf L 663n induziert würde.

Die Naturschutzverbände bitten, diese vom Stadtplanungsamt ermittelten Fakten mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

