

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Dortmund (2024)

Dortmund, 26.11.2024

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Westphal,
sehr geehrte Damen und Herren,

gern nimmt der Kreisverband Dortmund-Unna des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) Stellung zum Entwurf des Dortmunder Lärmaktionsplans der vierten Runde. Lärm ist ein zentrales Problem in der Stadt Dortmund, wird jedoch insbesondere von den Nicht- oder Gering-Betroffenen oft unterschätzt. Den Berechnungen der Lärmkartierung aus 2022 zufolge sind in Dortmund gut 300.000 Menschen potenziell gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm ausgesetzt, das ist etwa die Hälfte der Stadtbewohner:innen. Knapp 15 % der Dortmunder:innen sind dabei sogar krankmachenden Dauerlärmpegeln (über 65 dB(A) ganztags) ausgesetzt. Lärm ist nicht zuletzt auch ein soziales Problem: in den eher preiswerten Wohnungen an den besonders verlärmten Hauptverkehrsstraßen dürften vor allem unsere ärmeren Mitbürger:innen leben.

Vorab können wir als VCD sagen, dass der Lärmaktionsplan 2024 für die Stadt Dortmund einen wichtigen Schritt in Richtung Lärmschutz darstellt und zentrale Herausforderungen aufgreift. Die Stadt hat sich bei der Erstellung des Lärmaktionsplans nicht zuletzt sehr bemüht, die Öffentlichkeit mit einzubeziehen und damit auch die Bewohner:innen und die Lärmbetroffenen zu Wort kommen zu lassen. Die Hörspaziergänge waren dabei eine innovative Form der Beteiligung. Ausdrücklich zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang die Einbeziehung der Technischen Universität Dortmund. Ebenso positiv schätzen wir die Arbeit des Lärmbeirats ein, in dem auch der VCD-Kreisverband vertreten ist. Er durfte die Erstellung des LAP von Beginn an begleiten; seine Hinweise wurden seitens der Stadt durchaus ernst genommen. Sehr erfreulich ist es aus unserer Sicht insofern, dass der Lärmbeirat weiter bestehen soll. Insgesamt wirkt der Entwurf gut begründet und nachvollziehbar ausgearbeitet.

Bei allem Lob allerdings haben wir auch einiges zu kritisieren. Potenziale zur Entlastung der von Lärm betroffenen Bewohner:innen werden nicht immer ausreichend ausgeschöpft, teils werden falsche Maßnahmen ergriffen (Straßenneubau), die Lärmquelle Flughafen wird aus unserer Sicht nur am Rande und somit keinesfalls ausreichend betrachtet. Zudem wurde ein veraltetes Berechnungsverfahren angewendet.

Im Einzelnen:

Tempo 30/Tempo 40

Wir begrüßen es ausdrücklich, dass der Lärmaktionsplan verbindliche Anordnungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf innerstädtischen Straßen vorsieht. Das ist ein durchaus mutiger Schritt in die richtige Richtung; die Stadt setzt damit unmittelbar an der Lärmquelle an und praktiziert aktiven Lärmschutz. Dennoch gibt es hier entscheidende Einschränkungen: Die Anordnung von Tempo 40 statt Tempo 30 ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll, denn die Wirkung vom Tempo 40 zur Lärminderung ist sehr begrenzt; zudem spricht auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Luftqualität vieles für Tempo 30 statt 40. Da es zudem künftig auf mehreren Straßenabschnitten im Wechsel mal Tempo 30, mal 40 und dann wieder 50 geben wird, dürften Autofahrende maximal verwirrt sein; der beständige Wechsel – verbunden mit einer Vielzahl von Straßenverkehrsschildern – könnte sich tatsächlich sogar negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Teils wechselnde zeitliche Anordnungen für verschiedene Tempolimits machen die Verwirrung komplett.

Zudem sind laut Lärmkartierung 87.200 Personen von gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln von über 65 dB(A) betroffen, die größtenteils durch Straßenverkehrslärm verursacht werden. Die vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen werden jedoch voraussichtlich nur 11.900 Personen entlasten. Heißt: die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen gehen schlicht nicht weit genug.

Straßenneubau als Lärmschutz?

Kontraproduktiv ist es aus Sicht des VCD, mit dem Neubau von Straßen gegen den Straßenlärm vorgehen zu wollen. Hier werden im Entwurf des LAP zwei Straßenbauvorhaben genannt, die nicht nur wir als VCD strikt ablehnen: einmal der Bau der „Südspange“ in Hörde von der Gildenstraße bis PHOENIX West, zum anderen der Bau der „Nordspange“ von der Brackeler Straße über das Gelände der Westfalenhütte bis zur Bornstraße, weiter über teils vorhandene Straßen nördlich des Fredenbaumparks bis hin zur Emscherallee.

Allen wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge (erstmalig 1930 in New York beobachtet, also in der Frühzeit der Automobilisierung, später wissenschaftlich belegt unter anderem durch die Verkehrsökonominnen Gilles Duranton und Matthew Turner) wie auch aller lebenspraktischen Erfahrung nach führt Straßenneubau zu mehr Verkehr. „Wer Straßen sät, wird (Auto-)Verkehr ernten“, ist nicht nur ein dahin gesagter Spruch; induzierter Verkehr durch neue Straßen ist vielfach belegt, das Angebot an Verkehrs-Infrastruktur bestimmt die Nachfrage (dieser Satz gilt auch für die Verkehrsarten des Umweltverbands). Insbesondere die bereits feststehenden Planungen im Zuge der Nordspange führen die Hoffnung auf Lärminderung in der Nordstadt durch diese neue Straße ad absurdum. So sieht die Planung für den Knoten Bornstraße/Hildastraße zwei Linksabbiegespuren von der Nordspange

Richtung nördlicher Innenstadt vor, was nichts anderes heißt als: Autoverkehr wird aktiv wieder in die Innenstadt gelenkt. Die bisherigen Planungen der Nordspange sehen zudem zwei Spuren pro Richtung vor, mithin einen massiven Ausbau des Angebots für den Kfz-Verkehr. Im Übrigen sehen wir die Gefahr, dass die Nordspange die Stadtoase Brügmans Hölzchen und den Hoeschpark verlärmern wird.

Der VCD Dortmund-Unna sieht im Neubau von Straßen kein geeignetes Mittel zur Lärmreduzierung; vielmehr wird der Autoverkehr weiter gefördert und damit auch die Lärmbelastigung erhöht. Wir lehnen als Kreisverband jeden Neu- und Ausbau von Straßen in Dortmund ab und fordern, entsprechende Planungen umgehend zu stoppen.

Fluglärm

Der Fluglärm wird aus unserer Sicht nicht ausreichend als Lärmquelle berücksichtigt. Laut Lärmaktionsplan Seite 1 sind gerade einmal 1.000 Personen in Dortmund vom Fluglärm durch den Flughafen in DO-Wickede betroffen. Abgesehen davon, dass hier die Betroffenen in Unna und Holzwickede nicht berücksichtigt werden, ist diese geringe Zahl systembedingt: sie hat mit der Erarbeitung von Mittelwerten über die Tages- und Nachtstunden zu tun, die Einzelereignisse, wie etwa Starts und Landungen von Flugzeugen, deutlich nivellieren. Tatsächlich aber hat die Online-Umfrage ergeben, dass sich vom Fluglärm deutlich mehr Menschen belästigt fühlen als etwa durch den Schienenlärm. Was wenig überrascht, denn Fluglärm ist unabhängig von seiner rechnerischen Beurteilung durch den LAP extrem störend, weil er sich im Freien nicht abschirmen lässt und jeweils eine Lärmschleppung durch größere Teile des Stadtgebietes zieht. Das betrifft insbesondere auch Hörde und Hombruch, wo es entsprechend viele Hinweise bei der Online-Umfrage gab.

Zusätzlich kritisch zu sehen ist, dass die Einflugschneise des Flughafens gleich mehrere naturnahe ruhige Gebiete und Stadtoasen kreuzt und diese somit in ihrer Funktion nachhaltig beeinträchtigt.

Unabhängig von der insgesamt kritischen Haltung des VCD zum Flughafen in Dortmund – genannt seien hier nur die Aspekte Klimaschutz und Querfinanzierung durch die Stadtwerke zulasten des ÖPNV – wäre es deshalb mit Blick auf den Lärmschutz wichtig, dass es auch für den Flughafen klare Vorgaben im Sinne des Lärmschutzes gibt. Ein einfaches Mittel wäre die konsequente Einhaltung der nächtlichen Ruhezeiten von 22 bis 6 Uhr.

Aktiver versus passiver Lärmschutz

Der Entwurf des LAP macht mehr als deutlich, dass passiver Lärmschutz etwa durch Schallschutzfenster nur begrenzt wirkt und zudem deutlich teurer ist als die Anordnung von Tempo 30. Das zeigt sich etwa daran, dass in den nächsten fünf Jahren gerade einmal 700 bis

800 Personen von Schallschutzfenstern profitieren sollen und die Kosten der bis 2023 eingebauten Schallschutzfenster mehr als vier Mal so hoch liegen wie die Kosten der bis 2023 umgesetzten Geschwindigkeitsreduzierungen, die relativen einmaligen Kosten je Einwohner und Dezibel sogar zehn Mal so hoch. Insofern sollte die Stadt Dortmund konsequent die Ursachen des Lärms bekämpfen und dafür etwa den Masterplan Mobilität mutig und entschlossen umsetzen, um den Autoverkehr als Hauptursache des Lärms in Dortmund weiter zurückzudrängen.

Als sinnvoll erachten wir, dass im Entwurf des LAP auf die Ziele, Leitlinien und die Teilkonzepte des Masterplans Mobilität 2030 verwiesen wird und dabei insbesondere auch auf eine Verlagerung der Wege vom Auto auf den Umweltverbund. Auch ein Rückbau der Auto-Infrastruktur zahlt auf den Lärmschutz ein; hier wird etwa der Rückbau des Heiligen Weges von vier auf zwei Kfz-Spuren genannt, ähnlich die Neugestaltung des Straßenzuges Treibstraße bis Gronastraße, der Umbau der Hellwegachse mit Ziel des barrierefreien Zugangs zur Straßenbahn und – wie bei den beiden Maßnahmen zuvor – dem Ziel des Ausbaus der Radinfrastruktur. Auch der geplante Umbau der Saarlandstraße wird hier – aus unserer Sicht sinnvollerweise – benannt. Allerdings bleibt anzumerken: Hier gibt es zwar jeweils entsprechende Planungen und/oder Überlegungen seitens der Stadtverwaltung, aber keinesfalls politische Beschlüsse, diese stehen noch aus, teils gibt es nicht einmal veröffentlichte Vorlagen seitens der Verwaltung. Hier ist aktuell noch viel Wunsch und wenig reale Umsetzungschance vorhanden. Konkreter sind da Planungen zum Ausbau des RS1 und der Velorouten, die wir ausdrücklich begrüßen und die, weil sie den Radverkehr attraktiver gestalten, durch Verlagerungseffekte auch zum Lärmschutz beitragen dürften.

Schutz ruhiger Gebiete und von Stadtoasen

Im Vergleich zum Lärmaktionsplan der Stufe III gibt es deutlich weniger ruhige Gebiete in Dortmund. Dieser Schwund wurde nur zu einem kleinen Teil ausgeglichen durch die Einführung von Stadtoasen. Wir können die Gründe für die Einführung dieser Gebietskategorie im Grundsatz nachvollziehen. Der deutliche Schwund, bezogen auf die Fläche, bei ruhigen Gebieten und Stadtoasen ist jedoch ein Alarmzeichen. Notwendig sind mehr Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und von Stadtoasen.

Fehlender Zeitplan

Die Maßnahmen-Tabelle auf den Seiten 42f. ist nicht mit einem Zeitplan hinterlegt. Unabhängig davon, dass wir eine zügige Umsetzung der (sinnvollen) Maßnahmen erwarten, sollte ein Zeitplan zumindest in grober Form hinterlegt werden.

Veraltete Berechnungsverfahren

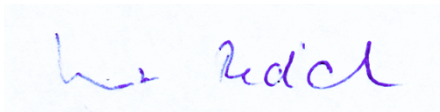
Überrascht hat es uns, dass im vorliegenden Plan zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) herangezogen wurden, obwohl seit dem Jahr 2019 neuere Richtlinien, nämlich die RLS-19, vorliegen. Uns ist bewusst, dass die Anwendung der RLS-90 auf einer Hilfestellung aus dem damaligen BMV aus dem Jahr 2007 basiert, nämlich der Lärmschutz-Richtlinien StV, und diese Hilfestellung in Nordrhein-Westfalen Erlass-Charakter hat, wobei dieser Erlass bislang nicht ersetzt wurde. Dennoch sollte die Lärmaktionsplanung stets auf dem Stand der Wissenschaft erfolgen, allein schon wegen der neueren Erkenntnisse der Lärmforschung. Insofern wäre eine Anwendung der RLS-19 für die Lärmaktionsplanung nicht nur angebracht, sondern auch erforderlich. Aus anderen Städten in NRW wissen wir, dass die RLS-19 angewendet wird.

Wir stellen uns konkret die Frage, ob vielleicht mit neueren Rechenverfahren nach der RLS-19 an einigen Streckenabschnitten statt Tempo 40 dann Tempo 30 obligatorisch würde.

Fazit

Insgesamt sieht der VCD Licht, aber auch Schatten im vorgelegten Entwurf für den Lärmaktionsplan. Wir werden die weitere Bearbeitung des LAP und seine Umsetzung auch in Zukunft begleiten, auch im zuständigen Beirat, sofern dieser wie angekündigt fortgeführt wird.

Mit freundlichen Grüßen



Lorenz Redicker
Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Dortmund-Unna
Vorsitzender