

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Fast Vollständige Version zu Anlage 1, Stellungnahme 07)

Version vom 03.03.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

für den Workshop zum Lärmaktionsplan am Mittwoch, 18. März, im Gemeindezentrum St. Pius, Am Limberg 11, möchte ich folgende Personen anmelden:

Aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind alle Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet, Lärmaktionspläne zum Schutz der Bevölkerung gegen Lärm zu erstellen.

Wir wohnen auf der Horster Straße xx in 46236 Bottrop. Da diese Straße einen Fahrbahnbelag einer Schlaglochpiste aufweist, sind dort extreme Lautstärken und Vibrationen im gesamten Haus zu verspüren. Bisher ist seitens der Stadt Bottrop, trotz mehrmaliger Anregungen, gegen den Umgebungslärm nichts unternommen worden.

Grund dafür ist der seit Herbst 2017 geplante Ausbau der Horster Straße, welcher nach wie vor nicht begonnen hat, aber zum Vertrösten immer wieder aufgegriffen wurde. Von daher begrüßen wir sehr, dass Sie zu einem Workshop bzgl. des Lärmaktionsplanes geladen haben.

Wir haben vorab einige Anregungen für Sie zusammengefasst.

Laut www.Umgebungslaerm-kartierung.nrw.de, beträgt der Lärm den Höchstwert von > 75 dB(A) auf Horster Straße 84. Dies bestätigt einmal mehr die Unzumutbarkeit dieser Lärmbelastung der Straße.

Die Immissionsgrenzwerte nach VLärmSchR 97 für Landesstraßen auch in Kern-, Dorf- und Mischgebieten dürfen maximal 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts betragen. Damit sind die Grenzwerte deutlich überschritten. Die Verkehrsbelastung der Horster Straße L633 liegt bei 15.000 Kfz/24 h. Folglich hat man nicht einmal nachts die Möglichkeit in Ruhe zu schlafen und das trotz Schallschutzfenstern mit einem Schalldämmwert von 45 dB. Einer unserer Nachbarn hat mit einem Messgerät sogar einen Wert von 88 dB erfasst.

Diesen Lärmbelastungen über dem gesundheitlichen Schwellenwert sind noch viele weitere Betroffene ausgesetzt. Einem LDEN > 65 dB(A) sind 16.547 Menschen ausgesetzt, einem LNight > 55 dB(A) 16.410 Menschen. Dies entspricht ca. 14% der Gesamtbevölkerung von Bottrop.

Die geeignetste Maßnahme des aktiven Schallschutzes, würde eine Tempo 30 Zone im gesamten Innenstadtbereich (PLZ 46236) bieten.

Da die Stadt Bottrop allerdings was dies angeht wenig innovativ erscheint, wäre eine Tempo 30 Zone der Horster Straße von der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße oder ab der Wiggermannstraße bis nach der Janusz-Korczak-Gesamtschule unser Vorschlag den Umgebungslärm auf ein erträglicheres Niveau zu senken. Denn gerade, da nach der Kreuzung Germaniastraße wieder Tempo 50 erlaubt ist, besteht unmittelbar vor unserem Haus ein Beschleunigungsstreifen.

Als Rechtsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm dient der § 45 StVO. Demnach können Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, wonach „die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Das gleiche Recht haben sie [...] zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen [...].“ Nach Intention der Richtlinie kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen vor allem bei Überschreitung der zuvor genannten Richtwerte in Betracht.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt eine effektive, kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Entlastung von Lärmimmissionen dar. In Abhängigkeit vom

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Lkw-Anteil können bei gleichbleibendem Fahrbahnbelag mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h Reduzierungen des Mittelungspegels bis 2,7 dB(A) erreicht werden.

Durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann bei städtischem Geschwindigkeitsniveau in der Regel auch positiv Einfluss auf die Verstetigung des Fahrverlaufs genommen werden. Die Optimierung von Lichtsignalanlagen auf die Geschwindigkeit trägt ebenfalls dazu bei. Dies ermöglicht weitere Lärminderungen insbesondere im Bereich der Spitzenpegel (Effekte beim Mittelungspegel: 1 - 2 dB(A)). Neben der lärmreduzierenden Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen treten weitere Synergieeffekte mit der Luftreinhaltung und der Verkehrssicherheit auf. Außerdem trägt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei.

Städte wie beispielsweise Berlin, Bochum, Dortmund, Gelsenkirchen, Hamburg, Köln, Mülheim, Moers, Münster, München, Oberhausen oder Freiburg haben an Hauptverkehrsstraßen und vielbefahrenen Achsen bereits Tempo 30 innerhalb von Ortschaften eingeführt und positive Ergebnisse im Bereich Sicherheit, Schadstoffausstoß und eine Reduzierung des Lärms erzielt.

Beispiele:

- Stadt Essen B224 (Alfredstraße) Tempo 30 Zone wegen Luftreinhaltung und Lärm
- Stadt Essen Krablerstraße Tempo 30 Zone wegen Lärmschutz
- Stadt Oberhausen ab Bottroper Straße 200, Tempo 30 Zone wegen Lärm
- Stadt Gelsenkirchen Tempo 30 für LKW auf der Bottroper Straße zum Lärmschutz

- Stadt Bochum Oskar-Hoffmann-Straße zum Lärmschutz

- Stadt Gladbeck Rossheidestraße und Hegestraße

- Stadt Moers Hauptverkehrsader Rheinberger Straße über den Neuen Wall bis zur Uerdinger Straße zum Lärmschutz, da Grenzwerte überschritten – Weitere Tempo 30 Bereiche werden angeordnet
- Stadt Köln, rheinische Hauptverkehrsader, die Bergisch Gladbacher Straße Tempo 30
- Bundeshauptstadt Berlin gilt als Tempo-30-Vorreiter. Studien belegen: Die Unfallzahlen sanken um rund zehn Prozent, dank konstanterem Fahren mit geringerem Schadstoffausstoß sanken die NO₂-Werte um bis zu 29 Prozent.

Eine Empfehlung des Umweltbundesamtes:

Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wirkt! Das UBA hat die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen und Untersuchungen in einer Broschüre zusammengetragen. Fazit: Tempo 30 verbessert überwiegend Umweltqualität, Sicherheit und Verkehrsfluss. Anwohnerinnen und Anwohner nehmen die Entlastung wahr.

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

Auf der Horster Straße ab Höhe Hausnummer 515 besteht bereits ein durchgehendes Tempo 30 Limit für LKW zum Lärmschutz, warum nur dort und nicht auch auf der vorherigen Strecke?

Weitere Argumente und Anregungen zur Einhaltung der Geschwindigkeit und Absenkung auf eine Tempo 30 Zone:

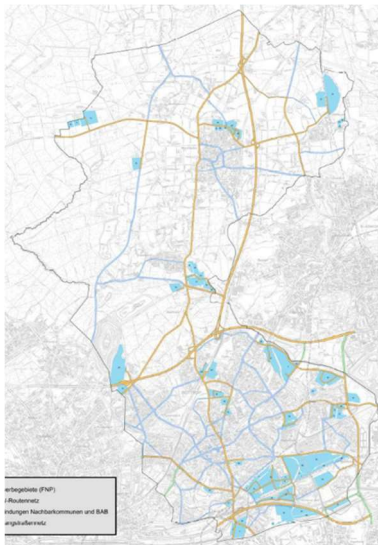
- Solarbetriebene digitale Tempoanzeige (Wurde in einigen Bereichen der Stadt von den Anwohnern als sehr positiv aufgenommen)
- Festinstallierte Blitzeranlage (Gerade für die Nachtruhe sehr geeignet, da nachts viele Raser mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind)
- Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und vor allem für Kinder (Kindergarten Horster Str. 50, Janusz-Korczak-Gesamtschule) und Senioren (Interkulturelle ASB Tagespflege "Am Germaniahof" Horster Str. 89) sowie für Radfahrer
- Verringerung des Enormen Fahrtwindes von LKW und Bussen

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

- Mehr Einsatz von Elektrobussen im ÖPNV
- Verbreiterung der Gehwege um die Entfernung zur Straße zu erhöhen
- Mehr Fahrbahnüberquerungen mit gleichzeitiger Fahrbahnverengung
- Geringere Abnutzung des künftig neuen Fahrbanbelages. Gerade als zahlender Anwohner ist dies wünschenswert, wenn die Allgemeinheit die Straße schon abnutzt und erheblich auslastet
- Lkw-Nachtfahrverbote:
Rechtsgrundlage zur Umsetzung von Lkw-Nachtfahrverboten ist der § 45 StVO und die diesen ergänzende Lärmschutz-Richtlinien-StV (siehe Kapitel 7.2.1).
Für Lkw-Nachtfahrverbote sind die gleichen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen wie bei einer Geschwindigkeitsreduzierung zu erfüllen
- LKW Gewichtsblitzer wie auf der A1-Rheinbrücke bei Leverkusen

Auf dem Lkw-Routenkonzept der Stadt Bottrop ist die Horster Straße nur als Vorrangstraßennetz betitelt und nicht als Haupt LKW-Routennetz. Dennoch fahren dort ununterbrochen schwere LKW her, welche zum Teil auch deutlich schwerer sein dürften, als die zulässigen 24 Tonnen der Brücke nach der Janusz-Korczak-Gesamtschule.



Es ist grundsätzlich nicht nachvollziehbar, weshalb der überwiegende Stadtverkehr aus Schwerlast LKW besteht. Innerhalb der Stadt sollte lediglich der Lieferverkehr zulässig sein und dieser muss auch nicht aus 40 Tonnen bestehen. Die LKW können über Autobahnen oder Industriestraßen Ihre Ziele erreichen und die Stadtbevölkerung nicht dauerhaft mit Lärm, Abgasen und verstopften Straßen belästigen.

Andere Gemeinden, wie die zuvor genannten, gehen viel bewusster und innovativer an dieses Thema heran. Gerade da könnte auch die „Innovation City“ Bottrop zeigen, dass Sie sich bewusst für die Gesundheit Ihrer Bürger und die Umweltfreundlichkeit einsetzt.

Auch Radfahrer und Fußgänger, aber auch motorisierte Verkehrsteilnehmer würden von solch einer sinnvollen Maßnahme der Geschwindigkeitsherabsetzung auf 30 km/h innerhalb von Ortschaften profitieren, da eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Entlastung des Straßenverkehrs gegeben wäre.

Untersuchungen haben dies eindrucksvoll bestätigt. In Tempo 30-Zonen passieren etwa 40 % weniger Unfälle als in vergleichbaren Tempo 50-Bereichen.

Schlussfolgernd bitten wir Sie eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der Horster Straße von der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße an oder ab der Wiggermannstraße, als Lärmmindernde Maßnahme vorzumerken und umzusetzen, damit ein würdiges Leben und schlafen an der Horster Straße, in einem hochentwickelten Land wie Deutschland, möglich ist.

Wir bitten um entsprechende Mitteilung bzgl. der aufgeführten Verbesserungen zum Lärmschutz und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Herr und Frau xxx

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Ergänzung vom 15.05.2020

...vielen Dank für das gestrige Gespräch und das Sie sich die Zeit genommen haben, über die bestehende Lärmsituation auf der Horster Straße, zu sprechen.

Auf Ihren Wunsch hin, fasse ich gerne noch einmal alle Argumente zusammen, die für eine Geschwindigkeitsherabsetzung sprechen.

Folgende Punkte bitte ich nunmehr mit in den aktuellen Lärmaktionsplan aufzunehmen und dem Rat der Stadt Bottrop als Beschlussvorlage zukommen zu lassen:

- Gem. § 45 StVO eine Geschwindigkeitsherabsetzung von 50 km/h auf 30 km/h im Bereich der Kreuzung Friedrich-Ebert-Str./Horster Str. bis hin zur Kreuzung Horster Str./Germaniastraße auf Grund von:

- Erheblichen Erschütterungen in meinem Haus „Horster Str. 84“ und den anderen umliegenden Gebäuden (stark erhöhter LKW-Verkehr, stark erhöhter Busverkehr u.a. auch wegen der Busdepots Gabelsbergerstr./Batenbrockstr. und massiver Straßenschäden) Siehe dazu § 3 Abs. 2, § 5 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 und § 22 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)
- Schutz der Wohnbevölkerung, Fahrradfahrer, Fußgänger (Besucher des umliegenden Friedhofes und Grünflächen), Kinder (Kindergarten auf der Horster Str. 50, Janusz-Korczak-Gesamtschule wo viele Schüler Richtung ZOB laufen und oftmals die Fahrbahn überqueren) und Senioren (ASB Tagespflege "Am Germaniahof" Horster Str. 89)
- Schutz der umliegenden Gebäude und deren Eigentümer vor Schäden durch den Straßenverkehr (Risse in den Fassaden)
- Aus **grundrechtlicher** Sicht darf der Staat durch seine Entscheidungen keine Maßnahme treffen „die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Die generelle Rechtsprechung zieht eine verfassungsrechtliche Grenze dort, wo die **Lärmstörungen gesundheitsgefährdend** sind oder das **Eigentum schwer und unerträglich beeinträchtigen**. Insbesondere im Bereich des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG obliegt dem Staat dabei eine **Schutzpflicht**, die verletzt ist, wenn durch die **Verkehrsplanung eine die menschliche Gesundheit gefährdende Lärmbelastung** entsteht. Diese Schutzpflicht ist sowohl beim Erlass als auch bei der Anwendung und Auslegung von Normen zu beachten. Sie wird verstärkt durch das Vorsorgeprinzip und die Staatszielbestimmungen des Art. 20a GG. Siehe ergänzend dazu: BVerwGE 122,76., BGHZ97,114;97, 361 = NJW 1996, 2421; NVwZ 1986, 789., BVerwGE 101, 1, 10., Kloepfer M (2004) Umweltrecht, 3. Auflage 2004, § 3 Rn. 25; zu Art. 20a GG vgl. auch F.3.10.
- Überschreitung des Lärmhöchstwertes von über > 75 dB(A) lt. www.Umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de
- Trotz passiver Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster der Klasse 5 mit einem Schalldämmwert von 45 dB) besteht nach wie vor ein hoher Lärm im Gebäudeinneren mit geschlossenen Fenstern. Messungen mittels eines Schallpegelmessers ergeben dennoch Werte von über 40 dB in der Nacht. Das sorgt für massive Schlafstörungen einhergehend mit chronischer Müdigkeit und Erschöpfung.
- Dauerhafter Lärm und Erschütterungen machen erwiesener Maßen krank und sorgen für einen früheren Tod https://www.deutschlandfunk.de/autos-flugzeuge-zuege-und-industrie-jeder-fuenfte-in-europa.697.de.html?dram:article_id=471790
- Durchgehender Verkehrsfluss ohne auf und ab, der zeitgleich die Umwelt schont (Geplanter Tempo 30 Bereich von der Kreuzung Peterstr./Osterfelder Str. bis zur Kreuzung Friedrich-Ebert-Str./Horster Str. und dem bereits bestehenden Tempo 30 Bereich ab der Kreuzung Horster Str./Germaniastr.)

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

- Ungewisser Ausbaubeginn der Straßensanierung Horster Straße, welcher bereits seit Herbst 2017 mehrfach aufgeschoben wurde (Laut Tiefbauamt für den Bereich Friedrich-Ebert-Str./Horster Str. bis zur Horster Str./Germaniastr. **frühestens** im April 2021)

- Schutz der geschädigten Fahrbahnoberfläche gem. VwV-StVO und **künftiger Präventivschutz** des neuen Fahrbahnbelages nach erfolgter Straßensanierung, **gerade auch im Hinblick auf die geplante Brückenunterfüllung und die damit verbundene Aufhebung der 24 Tonnen Begrenzung, was den Lärm und die Fahrbahnabnutzung durch schwerere LKWs wieder erhöhen wird.** Somit wird die Lärmreduktion durch die Straßensanierung ohnehin in Zukunft wieder zunichte gemacht.

Erläuternd dazu dient das **Vierte-Potenz-Gesetz, welches besagt**, dass die Beanspruchung einer Straße durch ein Kraftfahrzeug umso größer ist, je größer die Achslast des betreffenden Fahrzeugs ist. Ein Zahlenbeispiel veranschaulicht, wie unterschiedlich, dem o. g. Gesetz zufolge, ein PKW und ein LKW den Belag einer Straße beeinflussen.

- PKW (Gesamtgewicht 2 t, 2 Achsen): Belastung je Achse: 1 t
- LKW (Gesamtgewicht 30 t, 3 Achsen): Belastung je Achse: 10 t

Die Belastung der Straße durch jeweils eine Achse (2 Räder) ist bei dem LKW also 10-mal so groß wie bei dem PKW. Die Beanspruchung (Schädigung) der Straße durch jeweils eine Fahrzeugachse ist der o. g. Versuchsreihe zufolge bei dem LKW jedoch

$$10^4 = 10 \cdot 10 \cdot 10 \cdot 10 = 10.000\text{-mal so groß}$$

wie bei dem PKW. Wegen der drei Achsen des LKW verdreifacht sich dieser Wert, da der PKW aber nicht nur eine, sondern zwei Achsen hat, reduziert sich der Vergleichswert wieder auf die Hälfte, sodass für beide Fahrzeuge sich der folgende Beanspruchungsunterschied ergibt:

$$\text{LKW} : \text{PKW} = 15\,000 : 1$$

Das bedeutet, dass der PKW erst nach **15.000 Überfahrten** so viel Schaden anrichtet wie der LKW beim einmaligen Befahren der Straße. Daraus lässt sich ableiten, dass ein Großteil der Schäden in den Straßen durch den Schwerlastverkehr hervorgerufen wird und PKWs nur einen sehr geringen Teil dazu beitragen **und meine Nachbarn und ich als Grundbesitzer, müssen für diese „fremdverursachten Schäden“ aufkommen und uns an den Kosten der Straßensanierung beteiligen.**

- Empfehlung des Umweltbundesamtes: Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wirkt!

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

Als Anmerkung sei mir erlaubt, dass bestehende Tempo 30 Bereiche selbst **laut Bundesumweltamt nur positive Effekte auf den Verkehrsfluss und die Wohnbevölkerung gezeigt haben.** Andere Hauptverkehrsbereiche wie die Gladbecker Str. haben bereits Blitzeranlagen und künftig in der Zeit von 22-06 Uhr eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Die Osterfelder Straße von der Kreuzung Peterstr. an, bis zum ZOB, soll künftig ebenfalls ein durchgehender Tempo 30 Bereich werden.

Die Horster Str. hat bereits ab der Höhe Hausnummer 515 (unmittelbar angrenzend an der B224) **ein durchgehendes Tempo 30 Limit für LKWs.**

Da diese Maßnahmen dort umgesetzt werden können, entsteht bei einer etwaigen Ablehnung definitiv der **Eindruck einer gewissen Willkür.**

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Wie ich bereits im Vorfeld ausführlich erläutert habe, dies aber gerne erneut zitiere, gehen andere umliegende Städte wie Essen, Oberhausen, Gelsenkirchen, Gladbeck oder auch Moers und Köln bei dem Thema Tempo 30 (Trotz deutlich besserer Fahrbahnoberflächen) viel konsequenter und verantwortungsvoller vor.

- Stadt Essen B224 (Alfredstraße) Tempo 30 Zone wegen Luftreinhaltung und Lärm
- Stadt Essen Krablerstraße Tempo 30 Zone wegen Lärmschutz
- Stadt Oberhausen ab Bottroper Straße 200, Tempo 30 Zone wegen Lärm
- Stadt Gelsenkirchen Tempo 30 für LKW auf der Bottroper Straße zum Lärmschutz
- Stadt Bochum Oskar-Hoffmann-Straße zum Lärmschutz
- Stadt Gladbeck Rosshaidestraße und Hegestraße
- Stadt Moers Hauptverkehrsader Rheinberger Straße über den Neuen Wall bis zur Uerdinger Straße zum Lärmschutz, da Grenzwerte überschritten – Weitere Tempo 30 Bereiche werden angeordnet
- Stadt Köln, rheinische Hauptverkehrsader, die Bergisch Gladbacher Straße Tempo 30
- Bundeshauptstadt Berlin gilt als Tempo-30-Vorreiter. Studien belegen: Die Unfallzahlen sanken um rund zehn Prozent, dank konstanterem Fahren mit geringerem Schadstoffausstoß sanken die NO₂-Werte um bis zu 29 Prozent.

Ein **generelles Lkw-Nachtfahrverbot** in Innenstädten wäre eine **weitere** effektive und kostengünstige Alternative den Nachtlärm und die Straßenabnutzung zu verringern.

- Rechtsgrundlage zur Umsetzung von Lkw-Nachtfahrverboten ist der § 45 StVO und die diesen ergänzende Lärmschutz-Richtlinien-StV (siehe Kapitel 7.2.1). Für Lkw-Nachtfahrverbote sind die gleichen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen wie bei einer Geschwindigkeitsreduzierung zu erfüllen.

Abschließend sei zu erwähnen, dass ich mich seit dem 03.07.2018 intensiv mit der Lärmsituation beschäftige und den zuständigen Fachbereichen bereits mehrfach angeraten habe, eine Geschwindigkeitsreduzierung zu veranlassen. Glauben Sie mir, dass ich meine Zeit nicht investieren würde, wenn die Situation nicht unzumutbar wäre. Nach wie vor biete ich Ihnen auch gerne einen persönlichen Besuch bei mir an, um sich von den Gegebenheiten vor Ort zu überzeugen.

Neben meinem Interesse, vertrete ich auch die Interessen meiner umliegenden Nachbarschaft (ca. 230 Anwohner), welche sich nicht sträuben würden an einer **Unterschriftenaktion** teilzunehmen oder gar als letztes Mittel **rechtliche Schritte** einzuleiten.

Sobald es zu einer Entscheidung kommt, bitte ich unaufgefordert und **umgehend** um eine Mitteilung Ihrerseits.

Sollte es keine positive Entscheidung über eine Geschwindigkeitsherabsetzung geben, werden wir entsprechend an die Medien und die übergeordneten Institutionen herantreten müssen und den gesamten Ablauf der Eingabe seit dem 03.07.2018 veröffentlichen und aufzeigen, dass die Stadt Bottrop über Jahre hinweg nicht in der Lage ist, seine Bürger vor gesundheitsschädlichem Lärm und Erschütterungen zu schützen.

Mit freundlichen Grüßen

Herr xxxx im Namen der umliegenden Nachbarschaft

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Fast Vollständige Version zu Anlage 1, Stellungnahme 05)

Ergänzung vom 21.03.2020

gerne möchte ich mich an der Überprüfung und Fortschreibung des LAP beteiligen. Deshalb benötige zur Überprüfung des LAP zunächst einmal Informationen und Auskünfte. Später werde ich dann meine Ideen zur Fortschreibung einbringen, was auch seitens der Stadt Bottrop erwünscht wird.

Über nachfolgend auf gelistete Inhalte und Fragen hätte ich Auskünfte und Informationen (EU-Umgebungslärmrichtlinie Artikel 9 Information der Öffentlichkeit).

1. Einsicht über die Ergebnisse der Überprüfung und ggfs. Überarbeitung des LAP der Stufe 1 incl. den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung.
2. Einsicht über den Bericht auf die Ergebnisse der Lärmkartierung 2007 der Stufe 1 für die Stadt Bottrop
3. Einsicht über das Protokoll der öffentlichen Anhörungen des LAP der Stufe 1 gemäß Artikel 8 Absatz 7, (Hierbei geht es nicht um ein Protokoll zu einzelnen Anhörungen im engeren Sinne, sondern um ein Protokoll, wie die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne konsultiert worden ist, indem ihr frühzeitig und effektiv Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Vorbereitung und der Überprüfung von Aktionsplänen gegeben worden ist).
4. Lärmkarten und die dort genannten Zusammenfassungen der Aktionspläne sind binnen sechs Monaten nach den in Artikel 7 bzw. Artikel 8 genannten Zeitpunkten der EU Kommission zu übermitteln. Hat die EU Kommission den LAP der Stufe 2 genehmigt und wo ist das nach zu lesen
5. Auskünfte aus den Ergebnisse der Lärmkartierung vom 30. Juni 2012 NUTS3_EU: DEA31 Bottrop. Die Stadt Bottrop bemüht sich intensiv um weitere Maßnahmen, deren Umsetzung für die Bürgerinnen und Bürger eine Verringerung der Lärmimmissionen bedeuten: „Der Landesbetrieb Straßen NRW plant einen Ausbau/Umbau des Autobahndreiecks A 31/A 2. Im Zuge des Umbaus ist die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner erforderlich“. Meine Frage dazu, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen wurden umgesetzt und welche Maßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung -16 BImSchV wurden eingeleitet.
6. Eine Analyse zum Stand der Umgesetzten Maßnahmen aus dem LAP der Stufe 1 / Stufe 2 (soll/ist Vergleich)
7. Um wieviel Prozent ist die Verkehrsmenge nach dem Umbau A31/A2 (siehe Punkt 5) gestiegen und wie hoch ist davon der LKW-Anteil.
8. Zu meiner schriftlichen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 13.08.2017 zum Entwurf des LAP finde ich keine Antworten auf nachfolgend aufgeführte Fragen.
Auszug aus dem Entwurf des Lärmaktionsplan 2017
5.4.1 In den letzten 5-7 Jahren umgesetzte Maßnahmen
In den letzten Jahren hat die Stadt Bottrop verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung verwirklicht. In der folgenden Tabelle sind die in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung bereits umgesetzten Maßnahmen zusammenfassend dargestellt. Tabelle 16: In den letzten 5-7 Jahren umgesetzte Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen Nr.
Maßnahmenbereich Maßnahme
1 A 2 Bottrop (Mitte Ost) Lärmschutzwand/ -wall (einseitig nach Süden gerichtet)
28 A 2 Bottrop (Mitte) Lärmschutzwand (beidseitig)
39 A 2 Bottrop (West) Lärmschutzwand/ -wall (z.T. beidseitig, z.T. einseitig nach Süden gerichtet)
42 A 2 Bottrop (Ost) Lärmschutzwand/ -wall (beidseitig)
43 A 2 Bottrop (Mitte West) Lärmschutzwand/ -wall (einseitig nach Süden gerichtet
Meine Fragen, was haben diese Maßnahmen gebracht? Wie hat sich der Dezibel ---Wert verändert? Ist die Zahl der Betroffenen gesunken? Was hat der Umbau gebracht.
9. Kommunen sind verpflichtet, Lärmaktionspläne bzw. Lärmminderungspläne zu erstellen mit dem Ziel, schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen, oder sie zu mindern. In diesem Zusammenhang seien Berechnungsvorschriften erlassen worden die in der EU-Richtlinie 2015/996 vom 19. Mai 2015

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

- festgelegt wurden. Meine Frage, wurde das neue Berechnungsverfahren angewandt und welchen Einfluss hat diese auf den bevorstehenden Umbau des AD A31/2 und auf der Lärmkartierung.
10. Im Anhang 5 des LAP fehlen noch Antworten zu meiner schriftlichen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 13.08.2017 wie folgt;
 - 5.8. Geschwindigkeits- und Schallmesskontrollen auf der A2
 - 5.7. Abschirmung an der A2
 - 5.6. Modifizierung der Fahrbahn Beläge der A2
 - 5.5. Einhaltung und Umsetzung von Grenzwerte an Fahrzeugen auf der A2
 - 5.4. Einhaltung und Überprüfungen von Vorschriften auf der A2
 - 5.3. LKW Einschränkungen auf der A2

Und Ergänzung vom 29.03.2020

Überarbeitung und Fortschreibung des LAP

Sehr geehrte Damen und Herren,

29.03.2020

gerne möchte ich auf Ihren Aufruf aus der WAZ vom 28.01.2020 reagieren und mich an der Überprüfung und zur Fortschreibung des LAP 2 äußern. Zudem möchte ich mich über den aktuellen Stand informieren.

Schätzungsweise 113 Millionen Menschen in Europa müssten dauerhaft mit einer durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastung jenseits von 55 Dezibel klarkommen. 55 Dezibel entsprechen etwa der Lautstärke eines Gesprächs. Für Millionen Europäer ist diese Geräuschkulisse in ihrer Umgebung mit Gesundheitsproblemen verbunden, die bis zum Tod führen können. Schätzungsweise 22 Millionen Menschen auf diesem Kontinent fühlen sich nach EEA-Angaben von einer dauerhaft hohen Lärmbelastung in ihrer unmittelbaren Umgebung stark gestört. 6,5 Millionen leiden wegen des Lärms unter schweren Schlafstörungen. Jährlich führe langfristiger Umgebungslärm zu rund 12.000 vorzeitigen Todesfällen. In Bottrop ist die geschätzte Gesamtzahl *N* der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch die Lärmeinwirkung des Straßenverkehrs in den letzten 5 Jahren von 2012 (Lärmkartierung) bis 2017 (Lärmkartierung) um 5426 gestiegen.

Ich selbst wohne an der L631 / A2 und leide, wie viele Anwohner, seit Jahren unter dem hohen Umgebungslärm, welcher permanent durch das hohe Verkehrsaufkommen weiter produziert wird. Ohne Lärmschutzmaßnahmen entstand hier über Jahre hinweg einer der größten Lärm-Orte in Bottrop. Anwohner werden sowohl am Tag und erst recht in der Nacht hochgradig vom Lärm gestört. Das Schlafen bei geöffneten Fenstern ist unmöglich, die Unterhaltung bei Tage außerhalb der Wohnung gestaltet sich sehr schwierig.

Wohl wissend, dass seit der ersten Durchführung des LAP im Jahre 2008 keine Lärmschutzmaßnahmen im Wohngebiet Kalten-Eigen rund um die A2 und der L 631 stattfanden, wird weiterhin nichts unternommen um den Lärm zu bekämpfen. Man sieht zu, wie weiter der Umgebungslärm steigt, welchem keine Grenzen gesetzt sind. Seit der Einführung vor 12 Jahren des LAP schafften es weder Politiker noch Behörden den Bürgerinnen und Bürger in irgendeiner Weise Lösungen vorzuschlagen, um den Umgebungslärm zu reduzieren oder sich nur ansatzweise für die Problematik *Umgebungslärm* hier im Kalten-Eigen zu interessieren. Unaufhaltsam jeglicher Lärmschutzmaßnahmen entstand hier ein Lärm-Ort, also ein „Hot Spot“. Der Produktion von Lärm stand nichts im Wege. Bürgerinnen und Bürger werden hier zu Lärmopfern und bezahlen nicht nur mit ihrer Gesundheit sondern büßen auch wertvolle Lebensjahre ein. Nebenbei steigen hier massiv die Grundbesitzabgaben in einer lebensfeindlichen Wohnumgebung an.

Letztendlich lag doch ihre Hoffnung darin, durch Einflussnahme im LAP etwas Positives bewirken zu können. Leider, so meine Erfahrung nach 12 Jahren und wie bei vielen anderen, haben weder Politiker noch Behörden einen Bezug für die Lärmprobleme ihre Bürgerinnen und Bürger im Kalten-Eigen gefunden. Ein Beleg dafür ist, dass innerhalb von 12 Jahren nicht eine einzige Lärmschutzmaßnahme stattfand spricht einiges für sich. Nun soll der LAP überprüft und überarbeitet werden. Meine Frage, macht es überhaupt noch Sinn? Bürgerinnen und Bürger werden von der Stadt Bottrop aufgefordert bei der Überprüfung und Überarbeitung mitzuwirken, leider ist es so, dass Auskünfte und Information zum LAP von mir stets ungern oder gar nicht beantwortet werden. Alles andere was die EU Umgebungslärmrichtlinie vorschreibt findet hier keine Akzeptanz. Wer dann noch einen LAP mit 5 jähriger Verspätung als hervorragender Leistung betitelt, erzielt mit solch einer Aussage eine gewisse

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Verachtung auf die von Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt. Für Bürgerinnen und Bürger, die täglich dem Umgebungslärm ausgesetzt sind, ist so ein Verantwortungsloses Verhalten nicht zu erklären.

Wie geht es weiter? Stehen wir nach der Einführung des LAP vor 12 Jahren im Kalten-Eigen in 12 Jahren wieder genauso da wie heute oder bewegt sich etwas?

Überprüfung, gerne hätte ich, wie nachfolgend aufgeführt aus meiner Öffentlichkeitsbeteiligung aus dem LAP2, meine Fragen beantwortet;

1.)

5.4.1 In den letzten 5-7 Jahren umgesetzte Maßnahmen

In den letzten Jahren hat die Stadt Bottrop verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung verwirklicht. Diesem widerspreche ich und bitte zum wiederholten Male um eine Stellungnahme warum im LAP falsche Angaben gemacht werden

In der folgenden Tabelle sind die in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung bereits umgesetzten Maßnahmen zusammenfassend dargestellt. Tabelle 16: In den letzten 5-7 Jahren umgesetzte Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen

Nr. Maßnahmenbereich Maßnahme

1 A 2 Bottrop (Mitte Ost) Lärmschutzwand/ -wall (einseitig nach Süden gerichtet)

28 A 2 Bottrop (Mitte) Lärmschutzwand (beidseitig)

39 A 2 Bottrop (West) Lärmschutzwand/ -wall (z.T. beidseitig, z.T. einseitig nach Süden ge-richtet)

42 A 2 Bottrop (Ost) Lärmschutzwand/ -wall (beidseitig)

43 A 2 Bottrop (Mitte West) Lärmschutzwand/ -wall (einseitig nach Süden gerichtet)

Meine Fragen lauteten „Was haben diese Maßnahmen gebracht? Wie hat sich der Dezibel Wert verändert? Ist es lauter geworden? Ist die Zahl der Betroffenen gestiegen? Wo hin führt die Entwicklung?“.

2.)

Als Anwohner der Herzogstrasse hatte ich in meiner Stellungnahme zum Entwurf des LAP

auf der Brücke Herzogstrasse eine Höchstgeschwindigkeit von 30Km/h gefordert, da dort eine Höchstgeschwindigkeit von 50Km/h besteht. Warum wurde das in der Stellungnahme abgewiesen. Wenn Sie noch nicht einmal Kenntnisse über die Örtlichkeiten besitzen, dann verliert LAP seine Glaubwürdigkeit? Wie erklären Sie mir dieses?

3.)

Aus der Lärmkartierung der Stadt von 2012 geht folgendes vor;

GKZ: 05512000

Ergebnisse der Lärmkartierung

30. Juni 2012

NUTS3_EU: DEA31 Bottrop

Die Stadt Bottrop bemüht sich intensiv um weitere Maßnahmen, deren Umsetzung

für die Bürgerinnen und Bürger eine Verringerung der Lärmimmissionen bedeuten:

Der Landesbetrieb Straßen NRW plant einen Ausbau/Umbau (im Jahr 2012/2013)des Autobahndreiecks A 31/A 2 im Zuge des Umbaus ist die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner erforderlich.

Meine offene Frage, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen wurden realisiert?

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

4)Die Stadt Bottrop macht im LAP2 Unterschiede zwischen den Sozialstatus. Im Hinblick auf dem Sozial- und Gesundheitsdaten wird tendenziell in zwei Teile aufgegliedert. Im südlichen Stadtgebiet wohnen eher Haushalte mit niedrigem Sozialstatus, die auch stärker gesundheitlich beeinträchtigt sind. Eine Ausnahme stellt der Stadtteil Vonderort dar, in dem auch Haushalte mit hohem Sozialstatus leben. Im nördlichen Stadtgebiet wohnen einkommensstärkere Haushalte, die weniger gesundheitlich beeinträchtigt sind. Einer der größten Lärm Orte in Bottrop liegt im Kalten-Eigen, es ist ein Irrtum zu glauben, dass hier Bürgerinnen und Bürger weniger gesundheitlich beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich solcher Aussagen kann man von einer Diskriminierung reden, gegenüber den Bürgerinnen und Bürger die im nördlichen Stadtgebiet leben. Haben Sie schon einmal was von Gleichberechtigung gehört? Artikel 3 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland. Warum werden Bürgerinnen und Bürger im südlichen Stadtgebiet bevorzugt?

Anregungen

Mit viel Freude habe ich zur Kenntnis genommen, dass Sie Anregungen zur Reduzierungen des Verkehrslärmes aus der Bevölkerung wünschen. Bemerkenswert ist jedoch, dass meine Anregungen aus dem LAP 2 zum größten Teil nicht berücksichtigt wurden. Man bekommt den Eindruck, dass meine Anregungen nicht ernst genommen werden und so alles nur Makulatur ist. Anders kann ich mir es nicht erklären, dass alles es erst mit Nachdruck und Beschwerden dazu kam, dass mir nach Jahren auf meine Anregungen und Hinweise Antworten erteilt wurden. Wie sich dann weiterhin herausstellte, beinhaltet der LAP große Defizite!

Mit der großen Hoffnung, dass mir nicht das gleiche Schicksal wie bei der Mitwirkung vom LAP2 passiert, versuche ich abermals meine Anregungen aufzulisten.

1. A2 und L631
Einbau eines lärmoptimierten Asphalts für den Fall des Austauschs des bestehenden Fahrbahnbelages, spätestens jedoch mit Ablauf dessen Lebensdauer. Der einzubauende Asphalt muss dem dann neuesten Stand der Technik entsprechen und mit verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken.
2. L 631
Anordnung von Tempo 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der L631 zwischen der Autobahnbrücke A2 und Nordring.
3. A2 und L631
Einführung eines Lärmblisters gegen unzulässig laute Fahrzeuge (LKW, PKW und Motorräder), der an den Lärmschwerpunkten aufgestellt wird und so dafür sorgt, dass zu laute Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden können. Rechtsgrundlage sind hier die Zulassungspapiere, welche auch Lärmwerte vorgeben. § 49 StVZO und §22 StVO Bei PKW und Motorrädern hängt vieles vom Auspuff ab. Hier wären auch mehr Kontrollen angebracht. Nach Paragraf 30 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist bei der Benutzung von Kraftfahrzeugen unnötiges Lärmen verboten.
4. A2
Das Teilstück der A2 zwischen Bottrop und Oberhausen gehört zu den am dichtesten befahrenen Autobahnabschnitten des gesamten Ruhrgebietes, was aus einer Verkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen hervorgeht. Bei der Berechnung der für einen Autobahnlärmschutz maßgeblichen Werte wird jedoch angenommen, dass LKW nicht schneller als 80 km/h und PKW nicht schneller als 130 km/h fahren. Schneller fahrende Fahrzeuge, die durch ihre hohe Geschwindigkeit deutlich mehr Lärm verursachen, werden also in der Berechnung überhaupt nicht berücksichtigt. Einen Annahme also, die an der derzeitigen Realität auf der A2 völlig vorbeigeht.
Auch wenn keine Überholverbote vorliegen, darf ein Lkw nicht einfach überholen.
Laut StVO gilt: Ein Überholvorgang darf nicht mehr als 45 Sekunden in Anspruch nehmen. Für Lkw ist dies nur zu schaffen, wenn zwischen Überholenden und Überholten eine Differenzgeschwindigkeit von 10 km/h besteht. Die Stadt fordert seit Jahren einen Blitzer. Demnach kann ein Lkw, der sich auf Autobahnen an die Höchstgeschwindigkeit hält, erst dann aus-scheren, wenn das Fahrzeug vor ihm 70 km/h fährt. Hat der Vorfahrende keine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung, ist dieser Fall eher unwahrscheinlich. Durch Elefantenrennen sparen Lkw-Fahrer kaum Zeit. Fährt ein Lkw beispielsweise durchgängig 82 km/h gewinnt er pro 500 km Fahrt lediglich 9 Minuten – sofern die

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Strecke auch durchgängig frei ist. Die Zeitersparnis ist also minimal, die Belastung und Behinderung des Verkehrs dafür umso größer. Auf der A2 werden stets zwei Spuren von den LKW belegt. Deshalb ist es wichtig Geschwindigkeitskontrollen bei LKW durchzuführen! Es kann nicht sein, dass die LKW Lobby sich alles erlauben darf.

5. A2
Einen erheblichen Einfluss auf den Lärmpegel einer Straße hat auch die Zahl der vorbeifahrenden Lkw. Grund: Zehn Lkw machen schon so viel Krach wie 100 Pkw. Lkw sind stärker motorisiert als Pkw, trotz besserer Kapselung des Motorraums sind Lkw daher im niedrigen Geschwindigkeitsbereich deutlich lauter als Pkw. Aufgrund des hohen Gewichts benötigen Lkw nicht nur mehr, sondern auch größere und härtere Reifen. Sowohl auf Autobahnen wie auch innerorts bestimmt der Lkw Anteil am Straßenverkehr die Höhe des Lärmpegels. Im Jahr 2001 wurden erstmals Grenzwerte für das Rollgeräusch von Reifen in der EU eingeführt. Diese Grenzwerte sind in 2009 verschärft worden. Seit 1. November 2012 muss der Kraftstoffverbrauch, die Nasshaftung und die Geräuschklassifizierung des Reifens auf einem Label (Aufkleber oder Etikett) angegeben werden. Aufgrund dessen ist es ohne viel Aufwand möglich, gerade an den Sonn-Feiertagen auf den LKW Raststätten, die Reifen zu kontrollieren.
6. L 631
Jedes Anfahren und Beschleunigen sowie Ungleichmäßigkeiten im fließenden Verkehr erhöht den Lärm. Eine intelligente Erfassung des Straßenverkehrsflusses würde das Unnötige Anfahren und Beschleunigen verhindern.
7. Herzogstrasse/Kriemhildenweg
Von einer Fahrbahn kann eigentlich keine Rede mehr sein, im Bereich der Herzogstrasse/Kriemhildenweg reihen sich Löcher, Flicker und Huckel in verschiedensten Grau-Tönen dicht aneinander. Die Fahrbahn ist seit Jahren in einem desolaten Zustand. LKW sowie vom Grünflächenamt genutzte Fahrzeuge lassen beim Vorbeifahren die Tassen im Schrank klappern. Die Vibration erfasst das ganze Haus und es entsteht ein unerträglicher Lärm. Es ist nicht voll, anstatt nur zu flicken die Fahrbahn großflächig auszubessern.
8. Brücke Herzogstrasse
Zum wiederholten Male fordere ich auf der Brücke Herzogstrasse eine Höchstgeschwindigkeit von 30Km/h. Ihre Angaben im LAP2 das eine Höchstgeschwindigkeit von 50Km/h erlaubt ist damit liegen Sie falsch. Wenn Sie noch nicht einmal Kenntnisse über die Örtlichkeiten besitzen, dann verliert LAP seine Glaubwürdigkeit?
9. Brücke Herzogstrasse
Auf der Brücke der Herzogstrasse Lärmschutzwände installieren.
10. Herzogstrasse
Nicht nur wegen des Kindergarteneinganges auf der Herzogstrasse sondern gerade wegen seiner Breite, die zum Rasen verleitet, sollte die Herzogstrasse Verkehrsberuhigt gestaltet werden.
11. A2
Überholverbot für LKW.
12. Die Brücke Herzogstrasse (Richtung Wilhelm-Tell Str.) sollte zur Einbahnstraße umfunktionieren, damit der Verkehr nicht durch das Wohngebiet führt.
13. Fahrradweg, Kirchhellenerstr., Bereich Richard Wagner Schule
Bereits am 19.04.2017 hatte ich in einer Bürgersprechstunde auf einer Fahrradstraße plädiert. Leider prüft man bis heute auf einer Umsetzung. Wann kommen Ergebnisse?
14. Fahrradampel
Für den Radverkehr gilt seit dem 1. Januar 2017 die Fahrradampel, im Wortlaut des § 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO „Lichtzeichen für den Fahrverkehr“. Aufgrund dessen, dass in Bottrop noch nicht alle Ampeln den Stand von 1. Januar 2017 haben, bitte ich dieses nachzuholen.

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Stellungnahme Öffentliche Auslegung im Februar/ März 2020

Fragebogen zum Lärmaktionsplan

- es sind auf der Lärmkartierung nur volumetrische Berechnungsmethoden, ab 2019 gibt es neue Methoden, wo sind diese?
 - warum wird nicht zur Information ~~hin~~ der Lärmaktionsplan der Stufe 2 veröffentlicht?
 - die Lärm Betroffenheit der Bürger (Wohnungen) ist nicht zu erkennen, es wäre rein voll diesen auch zu dokumentieren.
 - die Wohngebiete entlang der A2 durch affektive Lärmstrukturwände schützen.
 - auf der A2 ein LKW Überholverbot einführen.
 - Nachtfahrverbot für LKW auf der L63A.
 - Einführung einer Einbahnstraße auf der Herzogstraße.
 - beim Umbau der A.D. 31/2 die Brücke auf der Herzogstraße mit Lärmstrukturwände versehen, und schmaler bauen.
- die Lärmkarten für die Industrie Flächen fehlen, des weiteren fehlen für den Schienenverkehr noch Lärmkarten,

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Fast Vollständige Version zu Anlage 1, Stellungnahme 32)

Ergänzung vom 20.05.2020

Rückmeldung zum Lärmaktionsplan 3

...um es vorweg zu nehmen: in ihrem Entwurf des *Lärmaktionsplans 3*¹ befinden sich unter dem Punkt 3.1. „Überprüfung und Validierung“ keinerlei Anhaltspunkte zu den von mir in meiner Anregung vom 29.03.2020 vorgetragenen Äußerungen. Sie hatten die Bürgerinnen und Bürger dazu aufgerufen, sich bei der Überprüfung und Überarbeitung des LAP zu beteiligen. Leider ist es erneut so, dass Sie, wie schon während der Öffentlichkeitsarbeiten des *LAP 2*, auf meine Fragen zur Überprüfung nicht eingehen. Diese scheinbare Missachtung ihrerseits widerspricht den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und dem Beschluss meiner von 30.06.2019 an den Rat der Stadt Bottrop gerichteten Beschwerde. Hinsichtlich dieser Tatsachen ist es für mich unbegreiflich und absolut nicht nachvollziehbar, warum Sie keine Stellung zu den von mir vorgetragenen Punkten bezüglich der Überprüfung und Validierung nehmen.

Die Richtlinie zum Umgebungslärm besagt dazu laut Art. 8 Abs. 7 folgendes:

"Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unter-richtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen." Dementsprechend wäre es sehr erfreulich, wenn Sie mir die Ergebnisse aus meiner Ausarbeitung des *LAP 2* und aus der Überprüfung mitteilen würden.

Ferner fehlen, die von mir zum größten Teil im Entwurf des Lärmaktionsplans 3 vorgetragene Anregungen zur **A2**. Einerseits appellieren Sie an die Bürgerinnen und Bürger zur Öffentlichkeitsarbeit an den LAP und andererseits ignorieren Sie die Öffentlichkeitsarbeit in denen Sie es noch nicht einmal für nötig halten auf meine Anregungen nur in geringster Weise ein Wort über die vorgebrachte LKW Situation auf der A2 zu verlieren. Mit Verlaub sei mir die Frage gestellt, ob Sie sich überhaupt im Klaren sind, was eine Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie bedeutet.

Nichtsdestotrotz bleibe ich weiterhin standhaft und werde erneut Anregungen vortragen, mit der Hoffnung, alsbald Rückmeldungen ihrerseits zu erhalten.

1. Bekämpfen Sie den Umgebungslärm an der Lärmquelle und gehen Sie gegen die Lärmverursacher an!

Lärm sollte erst gar nicht entstehen. Deshalb muss die Lärmbekämpfung vorrangig an der Quelle angesetzt werden. Leisere Kraftfahrzeuge und Schienenfahrzeuge sowie leisere Flugzeuge sind die effizienteste und nachhaltigste Methode, den Lärm zu mindern. Es wäre doch ein Anreiz mit einer Umweltprämie für geräuscharme Verkehrsmittel zu werben. Durch das regelwidrige Fahrverhalten einiger Verkehrsteilnehmer (starkes beschleunigen, hohe Drehzahlen, Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen, laute Musik) kommt es zur Entstehung von unnötigem Lärm. Dieses regelwidrige Verhalten muss sich ändern. Deshalb ist eine entsprechende Sensibilisierung und Schulung während der Fahrausbildung ein Muss. Ebenso scheint eine konsequente Umsetzung ordnungsrechtlicher Möglichkeiten, welche sowohl die technische Ausstattung (z.B. illegale Abgasanlagen) wie auch die lärmvermeidende Nutzung der Fahrzeuge reglementieren, unerlässlich. Darüber hinaus sollte Lärm, dessen Entstehung nichts kostet, durch die Einführung ökonomischer Instrumente mit einem Preis versehen werden. Dabei bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, wie z.B. die Einführung des (zweckgebundenen) Lärmcents auf die Mineralölsteuer. Die so zusätzlich zur Verfügung stehenden Mittel müssen für den Lärmschutz aller Verkehrsträger verwendet und darüber hinaus gerecht zwischen Bund, Ländern und Kommunen aufgeteilt werden. Des Weiteren wären eine Lärmkomponente bei der Kfz-Steuer oder die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Lärmemissionen wirksame Maßnahmen. Daraus resultiert der nachfolgende Appell: Schützen Sie die Lärmopfer und nicht die Lärmverursacher und bekämpfen Sie die Lärmquelle.

2. Grenzwerte

¹ Nachfolgend mit *LAP* abgekürzt.

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

Nach der Luftverschmutzung stellt Lärm hinsichtlich der Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung die zweitgrößte Gefahr dar. Im Kampf gegen den störenden Lärm fehlt es bisher jedoch an handlungsorientierten Gesetzen mit eindeutigen Grenzwerten, die die Behörden zum Eingreifen der erforderlichen Maßnahmen zwingen würden. Es gibt ausschließlich Regelungen zum Lärmschutz beim Neubau oder Ausbau von Straßen, jedoch keine für bereits bestehende Trassen.

Verbindliche und einklagbare Grenzwerte, wie bei der Luftverschmutzung, gibt es beim Verkehrslärm nicht. Deshalb ist es wichtig, für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik, Lärmgrenzwerte festzulegen. Es ist tatsächlich vor allem eine politische Entscheidung und es bedarf keiner weiteren Versuche. Weiterhin bedarf es auch eigentlich keiner weiteren technischen Untersuchung – eben diese wurden in Europa und auch in Deutschland oft genug durchgeführt. Also ist es eine Frage der Politik und des Wohlwollens, Lärmgrenzwerte festzulegen. Fordern Sie einen kurzfristigen Grenzwert in Wohngebiete von 55db(A) tagsüber und 49db(A) nachts, um gesundheitliche Risiken nachhaltig zu vermeiden. Dazu ist es notwendig, die bestehenden Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, Erlasse und Richtlinien so anzupassen, dass sie dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen und die verantwortlichen Institutionen zu einer subsidiären Vorgehensweise verpflichten.

Die Kraftfahrzeuge-, Motorrad- Mopeds- und Lärm-Lobbyisten haben auf Kosten der Bevölkerungsmehrheit ganze Arbeit geleistet und die Politik hat offensichtlich wenig Interesse im Blick auf den Schutz ihrer Bürgerinnen und Bürger. Moderne Technik ermöglicht es, dass Kraftfahrzeuge leise fahren können. Aber die Vorschriften lassen Spielraum für Lärm-Tricksereien. Das heutige Zulassungsverfahren ist zwar sehr kompliziert, aber mit den aufwendigen Berechnungen und Tests wird nur der Geräuschpegel bei exakt 50 km/h gemessen. Da sind maximal 72 bis 75 Dezibel erlaubt.

Hier ist auch die Grenze zwischen erlaubter Technik und verbotener Trickserei fließend. Ist die Genehmigung für ein neues Modell einmal erteilt, gibt es genau wie beim Abgas keinerlei wirksame Nachkontrollen wie es für Licht oder Bremsen bei den regelmäßigen Hauptuntersuchungen vorgeschrieben ist. Warum? Nehmen Sie die Politik mit in der Verantwortung und verlangen Sie nach menschenwürdigen Lärmgrenzwerten und setzen Sie auf konsequente Umsetzung.

3. Nationales Verkehrslärmschutzpaket II

Das für Verkehrslärm zuständige Bundesverkehrsministerium veröffentlichte 2007 ein *Nationales Verkehrslärmschutzpaket*. Es bündelte neue und bereits laufende Maßnahmen zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Lärm. 2009 folgte das *Nationale Verkehrslärmschutzpaket II*. Ziel ist, die Verkehrslärmbelastung trotz steigenden Verkehrsaufkommens zu reduzieren. Um die Lärmbrennpunkte zu entlasten, soll die Lärmbelastung durch die einzelnen Verkehrsträger ausgehend vom Jahr 2008 bis 2020 im Straßenverkehr um 30 Prozent gesenkt werden.

Auf der A2 ist in diesem Zeitraum der Straßenverkehr um 36 Prozent gestiegen, jegliche Vorgaben aus der EU Umgebungslärmrichtlinie „*schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern*“ sowie die Vorgaben aus dem *Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II* sind kläglich gescheitert. Inkonsequentes Vorgehen bei der Lärmbekämpfung schadet nicht nur der Gesundheit der Menschen, sondern löst Zweifel aus, was das Umsetzen von Plänen betrifft. Vertrauensvolle Arbeit sieht anders aus. Noch ist das Jahr 2020 nicht vorbei - wann werden ihre Zielsetzungen aus dem *Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II* umgesetzt, ein Beitrag im LAP ist bislang nicht zu finden...

4. Lärmschutz in Wohngebieten

Im gesamten Stadtgebiet Bottrops existieren im Straßenverkehr nirgendwo Hinweisschilder auf Lärmschutz. Für eine Klimastadt und eine Stadt, welche sich mit der Bezeichnung *Innovation City* schmückt, erscheint mir diese Tatsache sehr widersprüchlich. Da nirgendwo Schilder auf Lärmschutz hinweisen fehlt schlussfolgernd auch eine Sensibilisierung der Bevölkerung. Deshalb mein Vorschlag, an den Lärmorten Hinweisschilder auf Lärmschutz zu installieren.

Des Weiteren ist immer wieder zu beobachten, dass besonders Kurierfahrzeuge, Lieferanten und Taxen ihre Motoren unnötig laufen lassen, dass Lustfahrten und Spritztouren stattfinden, dass an Sonn- und Feiertagen Schrottsammler unterwegs sind oder Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt ihre Motoren unbedacht warmlaufen lassen oder unnötig beschleunigen. Aufgrund solcher Tatsachen bitte ich wie nachfolgend um die Einhaltung um Umsetzung der StVZO.

Anlage 2

Ergänzung: einzelne Stellungnahmen der Bürger zum Lärmaktionsplan in fast vollständiger Version

§ 30 Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsfahrverbot

(1) Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten. (Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn andere dadurch belästigt werden.)

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßen-strecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO):

§ 49 Geräuschentwicklung und Schalldämpferanlage

(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen so beschaffen sein, dass die Geräuschentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.

5. Reduzierung der Geschwindigkeit auf Autobahnen

Die von Ihnen im LAP angesprochene Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h auf Autobahnen bringt nicht viel, da ja generell eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h besteht. Dahingegen wäre es zielführend, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h einzuführen. Die Höchstgeschwindigkeit sollte für Lkws im Nachtverkehr auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen, die an Wohngebieten vorbeiführen, auf 60km/h reduziert werden. Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit verringert neben dem Lärm auch die Schadstoffemissionen und die Unfallhäufigkeit.

6. Anregungen aus dem LAP 2

Ich möchte Sie hiermit zum wiederholten Male darauf hinweisen, dass ich bisher zu meinen Anregungen aus dem LAP2 immer noch keine Rückmeldung verzeichnen konnte. Zur Erinnerung fasse ich nachfolgend meine Anregungen aus dem LAP 2 zusammen:

- 5.3 LKW Einschränkungen auf der A2
- 5.4 Einhaltung und Überprüfungen von Vorschriften auf der A2
- 5.5 Einhaltung und Umsetzung von Grenzwerten an Fahrzeugen auf der A2
- 5.6 Modifizierung der Fahrbahn Beläge der A2
- 5.7 Abschirmung an der A2
- 5.8 Geschwindigkeits-und Schallmesskontrollen auf der A2
- 5.9 Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A2
- 5.10 Um- und Ausbau des Autobahndreiecks A2/A31

Final erlaube ich mir die Anmerkung, dass ich in Erwägung ziehen werde die oberste Landesbehörde über die mir gegenüber offenbarte Missachtung in Kenntnis zu setzen, sollten Sie weiterhin kein Interesse daran haben auf meine Anregungen antworten zu wollen....