

DSdD

Der Stand der Dinge im Dezember 2018

Online-Magazin

FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

Kapitel 1

DSdD

Der Stand der Dinge im Dezember 2018

FB-I Fleher Bürger Interessengemeinschaft

Foto: Wikipedia

1. Lärmschutz in Düsseldorf

INHALTSVERZEICHNIS

1. Lärmschutz in Düsseldorf: DSdD blickt auf die zweijährige Tätigkeit des städtischen Lärmschutzbeauftragten

1. LÄRMSCHUTZBEAUFTRAGTER: OB GEISEL HIELT WORT, GENUTZT HAT ES DENNOCH KAUM ETWAS

Vor der Kommunalwahl 2014 kündigte Thomas Geisel/SPD an, dass er im Fall seiner Wahl zum Oberbürgermeister die Stelle für einen hauptamtlichen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten (ELB) einrichten wird.

Das in dieser Ausgabe unter "2." vollständig veröffentlichte Bürgerbegehren für die Stelleneinrichtung eines ELB, wurde Herrn Geisel 2014 von den Initiativen Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I und der Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring/SFS übermittelt.

OB Geisel hielt Wort; seit zwei Jahren fungiert David Miga als Lärmschutzbeauftragter der Landeshauptstadt Düsseldorf - s. DSdD-Interview mit Herrn Miga in der DSdD-Dezemberausgabe 2016.

Nach zwei Jahren stellen FB-I und SFS fest, dass

A. viele der von Herrn Miga im Interview vorgenommenen Ankündigungen ohne praktische Folgen blieben und

B. von den im Bürgerbegehren aufgeführten Zuständigkeitsbereichen nur ein einziger Aufgabenbereich übernommen wurde: Anlaufstelle für lärmbedingte Bürger.

Das die Stadt hierfür im Jahr 100.000 € aufwendet, steht nach Auffassung der Initiativen in kein zustimmungsfähiges Verhältnis zum Kosten-Nutzen-Faktor.

Diese Steuergeldverschwendung liegt nicht in der Verantwortung von Herrn Miga, sondern an den politischen Vorgaben für seine Handlungsbefugnisse. Außerdem zeigen zahlreiche Gerichtsurteile für Fahrverbote, dass die von der Politik vorgenommene Aufgabenreduzierung ein folgenschwerer Fehler war, zur Erinnerung: Das Bürgerbegehren sprach sich für einen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten aus und nicht nur für einen Lärmschutzbeauftragten, 2 Beispiele:

A. Bei der Mülltrennung wird der Biomüll in den braunen Tonnen gesammelt. In Augsburg wurde die komplette ÖPNV-Flotte auf Methangas umgestellt, dass aus den Biomüll gewonnen wird und 0% Emissionen auslöst. Des

Weiteren sind die Methangas betriebenen Busse im Gegensatz zu den dieselbetriebenen Bussen spürbar leiser.

B. Mit einer gesamtstädtischen Tempo 30-Regelung würden nicht nur die Luftschadstoff- und Lärmemissionen reduziert, sondern auch nachweisbar die Fahrzeitverluste und die Unfallzahlen, so wie die Schwere der Unfallfolgen (DSdD berichtete in den zurückliegenden Jahren umfänglich).

Die Initiativen begrüßen die Anstrengungen von Politik und Verwaltung für Verbesserungen und betonen ausdrücklich, dass nicht alles schlecht ist, sondern viel zu wenig!

Wenn sich die politische Mehrheit in der Stadt wenigstens voll umfänglich für die Ergreifung aller verkehrsbezogenen kostenneutralen ordnungsbehördlichen Maßnahmen zusammenfinden könnte, wären die in Rede stehenden Probleme spürbar geringer.

Zusatzinformation: Das nachstehende Bürgerbegehren wurde 2015 von der CDU-Ratsfraktion im Rat der Stadt als Antrag eingereicht. Der Antrag scheiterte an der fehlenden Unterstützung der Ampel-Mehrheit von SPD, GRÜNE und FDP.

Eine SPD-Ratsfrau begründete dies gegenüber der FB-I mit der fehlenden politischen Glaubwürdigkeit der CDU.

FB-I-Sprecher Jürgen Borrmann: "Das die politischen Befindlichkeiten schwerer wiegen, als die Reduzierung des Gesundheitsrisikos für die Düsseldorfer Bevölkerung, erachte ich als hochgradig unverantwortlich. Diese Aussage ist auch menschlich eine enorm herbe Enttäuschung, weil die Politikerin unser Bürgerbegehren bereits seit 2013 fachlich und inhaltlich kompetent unterstützt hatte. Einmal mehr wird deutlich, welch hartes Brot die Düsseldorfer Lärmschutzinitiativen zu kauen haben."

Bürgerbegehren

INHALTSVERZEICHNIS

2. Verwässert: Ratsbeschluss rupfte das Bürgerbegehren für einen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten nahezu bis zur Unkenntlichkeit

2. BÜRGERBEGEHREN AN DIE IM RAT DER LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF VERTRETENEN FRAKTIONEN

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf wird gebeten, die Stelle einer/eines hauptamtlichen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten (ELB) einzurichten.

Aufgaben der/des ELB sind insbesondere:

- Fachübergreifende Bündelung emissions- und lärmschutzrelevanter Aspekte, die in die Zuständigkeit des Bauausschusses, des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung, des Ordnungs- und Verkehrsausschusses sowie des Umweltausschusses fallen.
- Regelmäßige Berichtspflicht gegenüber der unter 1. genannten Fachausschüsse und ggf. den Anregungs- und Beschwerdeausschuss des Rates der Landeshauptstadt Düsseldorf.
- Durchführung eines Runden Tisches Lärm (mind. 1 – 2 Mal pro Jahr) unter Beteiligung der Mitglieder der Kleinen Kommission Lärm sowie den Vertreterinnen und Vertreter der Düsseldorfer Lärmschutzinitiativen.
- Ansprechpartnerin/Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger in allen Fragen des Emissions- und Lärmschutzes. ?Zusätzlich vertritt sie/er die berechtigten Belange des Emissions- und Lärmschutzes gegenüber den zuständigen Verwaltungsdienststellen und bringt sie in Planungen der Stadt bzw. in solche mit städtischer Beteiligung ein. Bei nicht städtischen Planungen, bei denen die Stadt ein Anhörungs- und/oder Mitspracherecht hat, wird die/der ELB als Vertreterin oder Vertreter der Stadt beratend hinzugezogen. ?Darüber hinaus ist es ihre/ seine Aufgabe, die von den Bürgerinnen und Bürger gemeldeten Lärm- und Emissionsbelastungen zu erfassen und zu bewerten. Ihr/ihm obliegt es, in Kooperation mit zu beteiligenden Fachdienststellen Strategien zur Reduzierung oder Vermeidung von Emissions- und Lärmquellen zu entwickeln. ?Die/der hauptamtliche Emissions- und Lärmschutzbeauftragte hat Informationsrechte zu den ihrer/seine Arbeit betreffenden Verwaltungsvorgängen, die von den einzelnen Fach- verwaltungen auf Anforderung unmittelbar und umfassend zu erfüllen sind.

Zu den weiteren Aufgaben der/des ELB gehören:

- Prüfung von Einwänden und Widersprüchen gegen Stellungnahmen und Entscheidungen der Verwaltung.
- Anweisungen zur Korrektur der Stellungnahmen/Entscheidungen bei Prüfungsergebnissen, die Verstöße gegen den Lärm- und Emissionsschutz zu Tage fördern bzw. unvollständige oder Mangel behaftete Aussagen enthalten.
- Erarbeitung eines interdisziplinären Qualifizierungskonzepts Lärm- und Emissionsschutz zur Reduzierung und Vermeidung fachspezifisch bedingter Rechtsunsicherheiten.
- Koordination und Vertretung der Interessen des Lärm- und Emissionsschutzes bei allen Planungs- und Baumaßnahmen einschl. der Erstellung von Masterplänen.
- Steuerung der Verwaltung bei der Umsetzung von Emissionsschutzmaßnahmen.
- Koordination bei der Beantragung von Zuschüssen von Dritten (Land, Bund, EU).
- Förderung der öffentlichen Meinungsbildung zum Thema „Wie viel Lärm verträgt die Stadt – wie viel Lärm muss ein Städter ertragen?“

Begründung

Ein anerkanntes Problem für die Gesundheit

Bei den Umweltbelastungen rangiert die Luftverschmutzung an erster, der Lärm an zweiter Stelle. Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) warnt aufgrund des Stands der Wissenschaft vor negativen Folgen des Lärms auf die menschliche Gesundheit (z. B. Schlafstörungen, Migräne, Bluthochdruck-Folgeerkrankungen, wie z.B. Schlaganfall, Herzinfarkt, etc.). ?Lärmbedingte, bzw. geförderte Erkrankungen, verursachen Leid und sind wegen der mortalitäts- und morbiditätsbedingten Folgekosten ein volkswirtschaftliches Problem, da sie zu Ausfällen der Produktivität der Beschäftigten führen. ?Diese Aussagen sind durch zahllose Studien und Untersuchungsreihen wissenschaftlich belegt.

Die Abgas- und Lärmbelastung nimmt für Mensch und Umwelt weiter zu

Der Grund hierfür liegt in der steigenden individuellen Mobilität sowie einer Zunahme der Gütertransporte. Zu den Emissionsquellen gehören Individuen genauso wie Unternehmen und staatliche Einrichtungen. ?Die bisherigen Aktivitäten zu Eindämmung bzw. Reduzierung der Lärm- und Emissionsbelastung sind weder konsequent, noch hinreichend, noch effizient. Einerseits basieren Belastungsmessungen und Grenzwerte auf Rechenmodellen, die eine statistische Vergleichbarkeit zum Ziel haben. De facto werden den belastungs- und gesundheitsrelevanten Faktoren wie Lärmspitzen und subjektiver Lärmbelastung keine Rechnung getragen. Überdies sind schon die aktuell angewendeten dB(A)-Grenzwerte so hoch angesetzt, dass sie die Bevölkerung nach dem Stand der Wissenschaft nicht vor gesundheitlichen Risiken schützen.

Andererseits sind Lärmschutzaktivitäten bis heute überwiegend reaktiv und aufgrund der dynamischen Zunahme von Lärmquellen und Lärmengen fast durchweg nur temporär wirksam. Eine Projektion der Lärmentwicklung spielt bei der Maßnahmenplanung nur eine randständige Rolle und beruht außerdem in der Regel auf wissenschaftlich nicht fundierten Schätzungen oder gar Einschätzungen.

Schließlich basiert präventiver Lärmschutz bis heute überwiegend auf passiven Schutzmaßnahmen (mehrfach verglaste Fenster etc.). Das Ziel Lärmvermeidung hat bislang nur punktuell Eingang in die politische Debatte gefunden.

Wo heute dennoch entsprechende Instrumente (z. B. Umweltzonenregelung, Geschwindigkeitsanordnungen) eingesetzt werden, kommt es häufig zu Umsetzungs-, Vollzugs- und Kontrolldefiziten. Dies führt auch in Düsseldorf zu Belastungen, die in vielen Fällen das gesundheitlich verträgliche, individuell ertragbare und sogar das gesetzlich erlaubte Niveau überschreiten.

Für das Beispiel Straßenverkehrslärm heißt das u. a., dass aktuell an mehr als 320 Stellen im Düsseldorfer Straßennetz die dB(A)-Grenzwerte überschritten werden! (Quelle: Ordnungs- und Verkehrsausschuss/OVA).

Die anhand der Straßenverkehrslärmkarten nachvollziehbare Entwicklung dokumentiert, dass die bisherigen Aktivitäten in Sachen Lärmschutz ihre Ziele nicht erreicht haben, sondern, im Gegenteil, die Lärmbelastung an vielen Stellen weiter zunimmt - selbst die oberhalb der geltenden Grenzwerte liegenden kritischen Belastungen, steigen ebenfalls an vielen Stellen weiter an.

Des Weiteren ist das Gesundheitsrisiko für die Betroffenen noch größer, weil die dB(A)-Angaben in den Straßenverkehrslärmkarten unterhalb des tatsächlichen Lärmpegels

liegen: Verantwortlich hierfür sind die Eingabewerte für die Lärmberechnungssoftware, weil sie zahlreiche relevante Lärmquellen nicht berücksichtigen, wie z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen oder den Impulslärm/Schlaggeräusche, ausgelöst durch im Straßenbelag verlegten Gleisen oder anderen Straßenunebenheiten.

Defizite bei Fachwissen und organisatorischer Einbindung

Die Erfassung, Messung/Berechnung und Bekämpfung von Lärm- und Emissionsbelastungen ist eine komplexe interdisziplinäre Aufgabe. Sie erfordert außer der guten Kenntnis zahlreicher Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf allen Ebenen, physikalische und physiologische Kenntnisse, Zugang zu aktuellen Erkenntnissen der Humanwissenschaften, neben anderen aber auch Grundwissen in architektonischen Fragen und natürlich ein Verständnis für ökonomische Entwicklungen und Notwendigkeiten.

Da es keinen Verwaltungsfachbereich „Lärm“ gibt, existiert in der Stadtverwaltung keine Stelle, die diese Kompetenzen und Fähigkeiten im Interesse der Bürgerinnen und Bürger vor gesundheitlich relevanten Lärmeinwirkungen bündelt. Dies führt dazu, dass die Verwaltung auf Anfragen und Anträge mit Stellungnahmen oder Beschlussvorlagen reagiert, die fachlich unvollständig und Mängel behaftet sind.

Eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung kann es sich jedoch nicht leisten, politische Positionen oder gar etatwirksame Beschlüsse auf Basis falscher oder unvollständiger Tatsachenbeschreibungen zu entwickeln.

Im Sinne eines bevölkerungsorientierten Lärmschutzes wäre es wünschenswert, wenn nicht sogar notwendig, dass die Lärmschutzbelange bei allen beratungs- und genehmigungspflichtigen Planungs- und Baumaßnahmen kompetent vertreten und geschützt werden.

Lärmschutz muss zu einer Querschnittsaufgabe werden, die von allen Verwaltungsbereichen zu beachten und konsequent umzusetzen ist. Dazu kann eine/ein fachlich qualifizierte ELB die Fachverwaltungen interdisziplinär beraten und begleiten.

Gez. Fleher Bürger-Interessengemeinschaft FB-I, www.fb-i-web.de
Kooperationsgemeinschaft Staufreier-Südring SFS, www.staufreier-suedring.de

Gast-Autoren-Beitrag

INHALTSVERZEICHNIS

3. Aachener Platz: Der erste stellvertretende Bezirksbürgermeister Walter Schmidt/CDU informiert über die Umgestaltung des Aachener Platz

3. EIN GAST-AUTOREN-BEITRAG VON WALTER SCHMIDT/CDU (1. STV. BEZIRKSBÜRGERMEISTER/BV03, THEMA: DIE UMGESTALTUNG DES AACHENER PLATZ

Zwei gegeneinander versetzte Plätze, sechs Zufahrtsstraßen, fünf vom Aachener Platz wegführende Straßen, drei Nebenstraßen, zwei Hauptverkehrsstraßen, die sich in einem spitzen Winkel kreuzen und dann noch eine U-Bahnlinie, die beide Plätze diagonal durchkreuzt. Kein Verkehrsplaner würde einen Platz heute so planen, geschweige denn so bauen wollen.

Vielleicht ist genau das der Grund, warum der Aachener Platz Probleme mit seiner Akzeptanz und Identität hat. Der nach dem zweiten Weltkrieg aufgeschüttete große Schuttberg „Monte Klamott“ am Aachener Platz war in Düsseldorf bekannter als der Aachener Platz selber. Dies ist auch heute noch so, wenn samstags die Trödelmarktbesucher mit Bussen und U-Bahn dort ankommen und den „Trödelmarkt am Aachener Platz“ suchen. Einheimische werden dann von Ortsunkundigen ungläubig angeschaut, wenn man ihnen erzählt, dass der „Trödelmarkt am Aachener Platz“ nicht am Aachener Platz ist, sondern sich ca. 500 m weit entfernt auf dem Schützenplatz an der Ulenbergstraße/ Ecke Ubierstraße befindet.

Verkehrsplaner haben sich in den 70iger und 80iger Jahre immer wieder einmal mit einer Umplanung des Aachener Platzes beschäftigt. Auch die örtliche Kommunalpolitik machte seit Anfang der 90iger Jahre verstärkt Druck. Aber erst 2001 wurde das Amt für Verkehrsmanagement von der Bezirksvertretung 3 damit beauftragt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Vorschläge für eine Umgestaltung zu erarbeiten.

Der neugestaltete Platz sollte vor allem mehr Aufenthaltsqualität bieten. Verkehrsberuhigt sollte er sein, aber trotzdem zentraler Verkehrsknotenpunkt für Bilk, Flehe und Volmerswerth bleiben. Ferner sollte die Parkraumbilanz weitgehend erhalten bleiben und der Einzelhandel mit Kurzparkständen besser erreicht werden.

Im Jahr 2003 stellte die Verwaltung die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit sechs Varianten der Bezirksvertretung 3 vor.

Die Studie schlug u.a. einen großen, ovalen Kreisverkehr über beide Plätze vor. Diese Planung erinnerte eher an die Rennstrecke von Indianapolis. Ein weiterer Vorschlag erinnerte an eine liegende 8, die sich über beide Plätze hin erstreckt. Ein großer beampelter Kreuzungspunkt wäre an der Fleher Straße gewesen.

Der im Rahmen der Machbarkeitsstudie übernommene Vorschlag einer Bürgerinitiative sah zwei gleich große Kreisverkehre vor. Einen an der Kreuzung Aachener Straße/ Fleher Straße, den anderen an der Zufahrt von der Aachener Straße zum Aachener Platz unmittelbar vor dem Friseursalon. Diese Idee erntete von der Bevölkerung und Politik große Beachtung.

Mit der hart erkämpften Entscheidung die künftige U72 bis nach Volmerswerth zu führen, war allerdings relativ schnell klar, dass eine Haltestellenverlegung erforderlich sein würde, da die alte Haltestelle zu kurz für die 60 m langen U-Bahnzüge wäre. Für beide Kreisverkehre am Anfang und am Ende der bereits heute schon verlegten Haltestelle wäre dann aber zu wenig Platz gewesen. Und auch die Rheinbahn sah es als problematisch an beide Kreisverkehre zu durchfahren.

Ein weiterer Vorschlag der Machbarkeitsstudien nahm aber dann doch die Idee der beiden Kreisverkehre auf. Der größere Kreisverkehr sollte an der Kreuzung Fleher Straße/ Aachener Straße entstehen, ein weiterer kleinerer Kreisverkehr vor der Apotheke an der Zufahrt zur Ulenbergstraße. Dieses Konzept wurde allseits begrüßt. Deshalb beauftragte die Bezirksvertretung 3 die Verwaltung genau diese Idee weiterzuentwickeln.

Die weitere Planung erfolgte in enger Abstimmung zwischen zwei Bürgerinitiativen, den Anwohnern, dem Amt für Verkehrsmanagement sowie der Bezirksvertretung 3. Sie gestaltete sich dennoch nicht einfach, da der umgestaltete Aachener Platz auch weitere Anforderungen erfüllen sollte:

Die Idee der Rendezvous-Haltestellen der Buslinien 723 und 726 sollte erhalten bleiben. Erst 2016 wurden in der Planung - auf Initiative der Rheinbahn - die heutige Haltestelle in Richtung Volmerswerth verlegt, damit die Wegebeziehungen zwischen U-Bahn und Bushaltestelle barrierefrei und kürzer werden. Die Verkehre für Fußgänger, Radfahrer und Autos sollen ohne Ampel geregelt werden. Ausnahme wird eine Vorrangschaltung für die U72 durch den Kreisverkehr sein.

Um die Kreisverkehre werden sich Zebrastreifen befinden, die die sichere Überquerung für Fußgänger gewährleisten wird. Die kleine Straße vor der Gaststätte Massenbergr wird Anwohnerstraße. Wie der Stadtauswärtsverkehr in Richtung Volmerswerth wird auch die Fahrbahn der südlichen Aachener Straße direkt zum Kreisverkehr geführt.

Die Straßenquerschnitte werden zugunsten von Parkplatzflächen und einer umfangreichen Begrünung fast überall schmaler, da für die Kreisverkehre keine Links- und Rechtsabbiegespuren erforderlich sind. Die Fahrbahn neben der heutigen U-

Bahnhaltestelle stadtauswärts entfällt, ebenso deren Rechtsabbiegespur in Richtung Fleher Straße. Diese Verkehre werden über beide Kreisverkehre ohne Ampelregelung direkt nach Flehe und Volmerswerth geführt. Auch die großen, alten Bäume auf beiden Plätzen sollen erhalten werden. Es werden dennoch 9 Bäume gefällt und 19 Bäume gepflanzt werden. Auf dem „wildem Parkplatz“ entstehen Parkbuchten. Die alten Kastanien werden dabei durch Pflanzbeete geschützt.

Wir befinden wir uns auf der Zielgeraden. Nach jahrelanger Diskussionen mit Bürgern, Initiativen, Vereinen, Verwaltung und Politik werden die politischen Gremien nun endlich auch die Ausführung und Finanzierung über 4,2 Mio. € beschließen.

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss hat bereits am 07.11.2018 die Zustimmung erteilt. Die Bezirksvertretung 3 folgt am 11.12.2018 und der Rat am 13.12.2018.

Der Umbau des Aachener Platzes beginnt im Juni 2020 und soll im Mai 2022 nach zwei Jahren beendet sein. Die vorgeschalteten Tiefbaumaßnahmen für die Erneuerung von Versorgungsleitungen wie Strom, Gas, Glasfaser, Wasser und Abwasser werden voraussichtlich im April 2019 beginnen und 2,5 Jahre dauern.

Nach jahrelanger Planung, Machbarkeitsstudien, Konsensfindung und Detailabstimmung wird der Aachener Platz dann endlich ein neues Gesicht bekommen.



Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im Dezember 2018

Verwandte Glossarbegriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

Index

Begriff suchen